Oberlandesgericht Hamm, 7 U 5/18

Datum:	10.04.2018
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	7. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	7 U 5/18
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2018:0410.7U5.18.00

Vorinstanz:	Landgericht Münster, 11 O 79/16
Schlagworte:	Unfall mit einem Pedelec; Anforderungen an den Verkehrsteilnehmer gemäß § 3 Abs. 2a StVO
Normen:	§ 3 Abs. 2a StVO, § 5 StVO

Leitsätze:

Pedelecs, bei denen der Motor ausschließlich unterstützend arbeitet und bei denen die maximale Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h begrenzt ist, sind verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen.

Wer an einem auf dem Seitenstreifen fahrenden Verkehrsteilnehmer vorbeifährt, überholt nicht im

Sinne des § 5 StVO.

Ein außerhalb des Anwendungsbereichs des § 5 StVO begonnener Überholvorgang wird nicht zu einem Überholen im Sinne des § 5 StVO, wenn der langsamere Verkehrsteilnehmer seine Fahrspur wechselt.

Wechselt ein älterer Verkehrsteilnehmer aus plötzlicher Sorglosigkeit, die nichts mit seinem Alter und einer dadurch bedingten Unfähigkeit, auf Verkehrssituationen zu reagieren, zu tun hat, ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs vom Radweg auf die Fahrspur, verstößt ein PKW-Fahrer bei einer Kollision nicht gegen § 3 Abs. 2a StVO.

Tenor:

Der Senat weist die Parteien darauf hin, dass beabsichtigt ist, die Berufung gegen das am 24.11.2017 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 11. Zivilkammer des Landgerichts Münster (Az. 11 O 79/16) gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil sie offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat. Die Sache hat auch keine grundsätzliche Bedeutung und eine Entscheidung ist zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung nicht erforderlich; die Durchführung einer mündlichen Verhandlung ist nicht geboten, § 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 1-4 ZPO.

Dem Kläger wird Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen nach Zugang dieses Beschlusses gegeben.

I. 1

Der Kläger macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche aufgrund eines Unfalls, an dem er am 27.9.2015 gegen 13:38 h auf der L ### in T als Pedelec-Fahrer beteiligt war, geltend. 2

Zusammen mit seiner Ehefrau, der Zeugin O, sowie den beiden Zeugen C war der damals 80-jährige Kläger zunächst von der I Straße nach rechts auf den Mehrzweckstreifen der L ### in Fahrtrichtung F abgebogen. In dem Bereich gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Radfahrergruppe beabsichtigte, in der Nähe des Hauses I2 ### von der L ### nach links in das sog. W abzubiegen. Zu diesem Zweck fuhr der Kläger auf die Hauptfahrbahn, um diese in Richtung Linksabbiegerstreifen zu überqueren. Die einzelnen Umstände sind zwischen den Parteien streitig. Es kam zur Kollision mit dem sich von hinten nähernden vom Beklagten zu 2) gehaltenen und gesteuerten Fahrzeug Typ Opel D, amtliches Kennzeichen ##-## ####, das bei der Beklagten zu 1) haftpflichtversichert ist. 3

Der Kläger wurde zu Boden geworfen; sein Pedelec wurde beschädigt. Der PKW wurde auf der rechten Seite beschädigt. 4

Der Kläger hat behauptet, er sei von dem Mehrzweckstreifen aus nach links über die Straße in Richtung Linksabbiegerspur gefahren. Als er sich bereits auf der linken Seite der Fahrbahn befunden habe, habe der Beklagte zu 2) trotz unklarer Verkehrslage versucht zu überholen. Dabei habe er die gebotene Sorgfalt außer Acht gelassen. Vorher sei der Zeuge C als erster der Gruppe bereits über die Fahrbahn auf die Linksabbiegerspur gefahren. Der Beklagte zu 2) hätte daher damit rechnen müssen, dass weitere Radfahrer aus der Gruppe folgen würden. Zudem habe der Beklagte zu 2) die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. Angesichts des Alters des Klägers wäre besondere Rücksichtnahme erforderlich gewesen. 5

Durch den Unfall sei er nicht unerheblich verletzt worden, so dass ein Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 5.000,- € angemessen sei. Darüber hinaus seien ihm weitere materielle Schäden (Haushaltsführungsschaden, Reparaturkosten Pedelec etc.) in Höhe von insgesamt 4.877,40 € zu erstatten. 6

Der Kläger hat nach Klageerweiterung zuletzt beantragt, 7

8

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 9.877,40 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 8.12.2015 zu zahlen,

festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm alle weiteren materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die ihm aus dem Verkehrsunfall vom 27.9.2015 in T entstehen werden, soweit der Anspruch nicht auf einen Sozialversicherungsträger oder andere Dritte übergegangen ist. 9

Die Beklagten haben beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Sie haben behauptet, dass der Beklagte zu 2), als er die Radfahrergruppe auf dem Mehrzweckstreifen gesehen habe, seine Geschwindigkeit auf 80 km/h reduziert habe und links auf dem Fahrstreifen gefahren sei, um ausreichend Abstand zu halten. 12

Der Kläger sei plötzlich, ohne Handzeichen und ohne auf den rückwärtigen Verkehr zu achten, von der Mehrzweckspur nach links rübergefahren. Ein Ausweichen sei dem Beklagten zu 2) nicht mehr möglich gewesen. 13

Das Landgericht hat den Kläger und den Beklagten zu 2) persönlich angehört und Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen G und F2 C, O und T3 sowie durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl. Ing. T2. 14

Anschließend hat es mit angefochtenem Urteil, auf das wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes bis zum Abschluss der ersten Instanz gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen wird, die Klage abgewiesen. Ein Anspruch des Klägers scheitere jedenfalls an dessen überwiegendem Mitverschulden. Das Gericht sei zu der Überzeugung gelangt, dass der Kläger die Fahrbahn unter Verstoß gegen § 10 S. 1 und S. 2 StVO befahren habe. Das Vorfahrtsrecht des fließenden Verkehrs habe der Kläger nicht gewahrt. Es stehe nach den persönlichen Bekundungen des Klägers fest, dass er seine Absicht aufzufahren weder durch ein Handzeichen angekündigt noch sich hinreichend umgeschaut habe. Der Beweis des ersten Anscheins spreche dafür, dass der Unfall unter Verletzung des Vorfahrtrechts durch den Kläger verursacht wurde. Der erforderliche zeitliche und räumliche Zusammenhang des Einfahrvorgangs zu dem Unfallgeschehen sei gegeben. Der Kläger habe den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis nicht erschüttert. Durch eine Rückschau hätte er das herannahende Fahrzeug erkennen können, wie sich aus dem Sachverständigengutachten ergebe. Aus Sicht des Beklagten zu 2) habe es auch keine Anzeichen für eine bevorstehende Vorfahrtsverletzung gegeben. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe nicht fest, dass der Zeuge C im Zeitpunkt der Kollision die Fahrbahn bereits überquert hatte und sich auf der Linksabbiegerspur befand. 15

Auf Seiten des Beklagten zu 2) sei kein schuldhafter Verstoß festzustellen. Ein Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 4 S. 2 StVO scheide aus. Ebenso wenig sei nach dem Sachverständigengutachten nachgewiesen, dass der Beklagte zu 2) mit einer höheren als der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefahren sei. 16

Ebenso wenig habe der Beklagte zu 2) § 3 Abs. 2a StVO verletzt. Dass der Kläger aufgrund seines Alters die konkrete Verkehrssituation nicht gefahrlos hätte beherrschen können, habe er nicht dargelegt. 17

18

Das allgemeine Rücksichtnahmegebot aus § 1 Abs. 2 StVO sei nicht verletzt. Ein rechtzeitiges Abbremsen sei dem Beklagten zu 2) nicht möglich gewesen.

Die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs trete angesichts des groben Mitverschuldens des Klägers vollständig zurück. 19

Hiergegen richtet sich die vollumfängliche Berufung des Klägers. 20

Nach dem Sachverständigengutachten sei der Kläger nicht rechtwinklig auf direktem Weg vom Seitenstreifen auf die Abbiegespur, sondern schräg über die Fahrbahn gefahren. Das Landgericht habe daher fehlerhaft übersehen, dass er die Fahrbahn bereits mit seinem Fahrrad in Anspruch genommen habe, so dass kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Abbiegen aus dem Seitenstreifen vorliege. Das Einfahren vom Seitenstreifen sei zum Unfallzeitpunkt bereits abgeschlossen gewesen. Es sei somit fehlerhaft ein Anscheinsbeweis zulasten des Klägers berücksichtigt worden. 21

Der Beklagte zu 2) habe gegen § 5 Abs. 4 S. 2 StVO verstoßen, weil er von seinem Überholvorgang hätte Abstand nehmen bzw. einen größeren Seitenabstand hätte einhalten müssen. Rechtsirrig gehe das Landgericht davon aus, dass kein Überholen vorgelegen habe, da sich der Kläger bereits auf der Fahrbahn befunden habe. Der Unfall wäre für den Beklagten zu 2) bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h und gehöriger Reaktion vermeidbar gewesen. Es hätte sich ihm aufdrängen müssen, dass der Kläger die Fahrspur mitbenutzen würde. § 3 Abs. 2a StVO sei anzuwenden. Die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs trete jedenfalls nicht vollständig zurück. 22

Der Kläger beantragt, unter Abänderung des am 24.11.2017 verkündeten Urteils des Landgerichts Münster, Az. 11 O 79/16, nach den erstinstanzlich gestellten Anträgen zu erkennen. 23

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen. 24

Die Akten 72 Js 10017/15 StA Münster lagen dem Senat bei seiner Entscheidung vor. 25

II. 26

Die zulässige Berufung hat offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Zutreffend hat das Landgericht die Klage abgewiesen. 27

Dem Kläger stehen die geltend gemachten Ansprüche auf materiellen und immateriellen Schadensersatz bereits dem Grunde nach nicht zu. 28

1. 29

Zwar ergibt sich die grundsätzliche Haftung der Beklagten aus §§ 7 Abs. 1, 11, 18 Abs. 1 StVG iVm. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG. Denn der durch den Kontakt mit dem PKW Opel D ausgelöste Sturz geschah bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG. Das Fahrzeug wurde zum Unfallzeitpunkt zudem von dem Beklagten zu 2) gesteuert und laut polizeilicher Unfallanzeige (Bl. 2 der Beiakte) auch gehalten und war bei der Beklagten zu 1) haftpflichtversichert. Ein Fall höherer Gewalt iSd. § 7 Abs. 2 StVG, der eine Haftung ausschließen würde, ist weder ersichtlich noch von den Beklagten geltend gemacht. Auch greift hier kein Anspruchsausschluss nach § 17 Abs. 3 StVG wegen Vorliegens eines unabwendbaren Ereignisses ein. Gegenüber einem Geschädigten, der selbst nicht als Kfz-Halter für die Betriebsgefahr eines unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs einzustehen hat, ist § 17 30

StVG nicht anwendbar (OLG Hamm, Urteil vom 17.7.2012, Az. 9 U 200/11, juris; OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. I-9 U 125/15, juris). Pedelecs, bei denen der Motor ausschließlich unterstützend arbeitet und bei denen die maximale Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h begrenzt ist, sind verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (Buschbell, NJW 2011, 3605). Um ein solches Fahrzeug handelt es sich nach den unwidersprochenen Angaben des Klägers vor dem Landgericht (vgl. S. 2 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 90 d.GA.).

2. 31

Zutreffend geht das Landgericht aber davon aus, dass den Kläger ein derart erhebliches Eigenverschulden an der Kollision trifft, dass die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs nach § 9 StVG iVm. § 254 BGB ausnahmsweise vollständig zurücktritt. Gemäß § 9 StVG findet die Vorschrift des § 254 BGB Anwendung, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat. Hierbei folgt die Haftungsabwägung den zu § 17 Abs. 1 StVG entwickelten Rechtsgrundsätzen. Im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge können nur solche Umstände zu Lasten eines Beteiligten berücksichtigt werden, die unstreitig oder bewiesen sind und die sich ursächlich auf die Entstehung des Schadens ausgewirkt haben. Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung auf Grund geschaffener Gefährdungslage haben deswegen außer Betracht zu bleiben (u.a. OLG Hamm, Beschluss vom 2.1.2018, Az. I-7 U 44/17). 32

a) 33

Der Kläger hat unfallursächlich schuldhaft gegen ihm obliegende Sorgfaltspflichten verstoßen. 34

aa) 35

So hat er § 10 StVO, der für Radfahrer ebenso gilt (vgl. BHHJJ/Burmann, 24. Aufl. 2016, StVO § 10 Rn. 1), verletzt. Danach hat sich derjenige, der von anderen Straßenteilen auf die Fahrbahn einfahren will, so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die Absicht einzufahren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen. Zu den von anderen Straßenteilen einfahrenden Verkehrsteilnehmern gehören auch Radfahrer, die von Radwegen oder Seitenstreifen auf die Fahrbahn einbiegen. Dieses Einbiegen ist besonders gefährlich, weil es die anderen Verkehrsteilnehmer oft überrascht (OLG Saarbrücken, Urteil vom 13.2.2014, Az. 4 U 59/13, NJW-RR 2014, 1056; KG Berlin, Urteil vom 12.9.2002, Az. 12 U 9590/00, NZV 2003, 30; Freymann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Auflage, 2015, 27. Kapitel Rn 313; BHHJJ/Burmann, 24. Aufl. 2016, StVO § 10 Rn 4). Dem Einfahrenden wird äußerste Sorgfalt gegenüber dem fließenden Verkehr auferlegt (BGH, Urteil vom 25.4.1985, Az. III ZR 53/84, juris; Scholten, in: Freymann, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage, 2016, Stand: 23.5.2017, § 10 Rn 44). Kommt es im unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Ein- und Ausfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Ein- bzw. Ausfahrenden (Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 29.11.2012, Az. 1 U 82/12, NZV 13, 394; KG Berlin, Beschluss vom 10.12.2007, Az. 12 U 33/07, NZV 08, 622; BHHJJ/Burmann, 24. Aufl. 2016, StVO § 10 Rn 8). 36

Ein solcher unmittelbarer zeitlicher und räumlicher Zusammenhang ist entgegen der Ansicht des Klägers vorliegend gegeben. Daran ändert nichts, dass der Kläger nicht rechtwinklig auf direktem Weg vom Seitenstreifen auf die Abbiegespur, sondern schräg über die Fahrbahn 37

gefahren sein mag und daher zum Kollisionszeitpunkt die Fahrbahn bereits mit seinem Fahrrad in Anspruch genommen hatte. Das Einfahren vom Seitenstreifen ist zum Unfallzeitpunkt nämlich nicht bereits abgeschlossen gewesen.

Aus dem erstinstanzlich eingeholten Gutachten des Sachverständigen Dipl. Ing. T2 ergibt sich, dass der Beginn des Spurwechsels etwa 18,5 m vor dem Kollisionsort lag. Rund 7 m nach Einleitung des Spurwechsels verließ der Kläger den Randstreifen und überfuhr die Fahrbahnmarkierung zwischen Randstreifen und Geradeausspur. Der Kläger erreichte die Fahrspur daher etwa 11,5 m vor dem Kollisionsort und nur rund 2,1 s vor der späteren Kollision (vgl. S. 12 des Gutachtens vom 8.6.2017 iVm. Anlage A 20), so dass der erforderliche enge räumliche und zeitliche Zusammenhang jedenfalls gegeben ist. 38

Der Kläger hat nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme bei dem Verlassen des Mehrzweckstreifens und dem Einfahren auf die Fahrbahn die gebotene äußerste Sorgfalt zudem nicht angewandt. Dass er seinen Spurwechsel mit einem Handzeichen angekündigt hätte, hat er weder schriftsätzlich vorgetragen noch in seiner persönlichen Anhörung vor dem Landgericht behauptet. Im Gegenteil hat er bekundet, beide Hände am Lenkrad gelassen zu haben (vgl. S. 2 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 90 d.GA), was ein Handzeichen denklogisch ausschließt. Soweit er die Ansicht vertritt, er hätte erst vor dem Abbiegevorgang auf der Abbiegespur Handzeichen geben müssen, ist dies ersichtlich falsch. Denn nach § 10 Abs. 1 S. 2 StVO ist die Absicht einzufahren, rechtzeitig und deutlich anzukündigen. Davon unabhängig besteht nach § 9 Abs. 1 S. 1 StVO die weitere Ankündigungspflicht unmittelbar vor dem eigentlichen Abbiegevorgang. 39

Ebenso wenig kann davon ausgegangen werden, dass der Kläger vor dem Einbiegen auf die Fahrspur seiner Rückschaupflicht im ausreichenden Maße nachgekommen ist. Das Landgericht hat sich in der mündlichen Verhandlung einen persönlichen Eindruck davon gemacht, dass der Kläger, wenn er – wie vorgetragen – beide Hände am Lenker hatte, seinen Kopf lediglich um 80° zur Seite drehen konnte (vgl. S. 2 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 90 d.GA). Dies zugrundelegend hat das Landgericht gut vertretbar ausgeführt, dass ein solcher Seitenblick nicht ausreichend ist, um auf einer Landstraße mit erheblicher Geschwindigkeit herannahenden rückwärtigen Verkehr zu erkennen und sein Fahrverhalten darauf einzustellen. 40

Dieser Verstoß gegen die Ankündigungs- und Rückschaupflicht wiegt umso schwerer, als nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl. Ing. T2, denen der Kläger nicht entgegen getreten ist, feststeht, dass sich der PKW des Beklagten zu 2) für den Kläger bereits bei dem Entschluss, nach rechts auf die L ### abzubiegen, gut erkennbar im Blickfeld links der Einmündung befand (S. 13 des Gutachtens vom 8.6.2017). Der Kläger hätte bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt daher umso mehr Veranlassung gehabt, den rückwärtigen Verkehr zu beachten, weil er damit rechnen musste, dass sich ein Fahrzeug näherte. 41

Den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis vermochte der Kläger auch nicht aus anderen Gründen zu erschüttern. Dafür wäre es erforderlich gewesen, dass er die ernsthafte Möglichkeit eines anderen als des erfahrungsgemäßen Ablaufs darlegt und beweist. Die Tatsachen, aus denen eine solche Möglichkeit abgeleitet werden soll, bedürfen allerdings des vollen Beweises (u.a. OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. 9 U 125/15). Dies ist ihm nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, wovon das Landgericht mit zutreffender und ausführlicher Begründung ausgeht, indes nicht gelungen. 42

bb) 43

Darüber hinaus lässt sich ein schuldhafter unfallursächlicher Verstoß des Klägers gegen § 9 Abs. 1 S. 1 und 4 StVO feststellen. 44

Fährt ein Verkehrsteilnehmer von einem anderen Straßenteil in die Fahrbahn ein, um sogleich nach links abzubiegen, unterliegt dieser Vorgang sowohl den Regeln des Einfahrens gemäß § 10 S. 1 StVO als auch denjenigen des Abbiegens gemäß § 9 Abs. 1 StVO. Für Radfahrer gelten beim Abbiegen im fließenden Verkehr im Grundsatz keine anderen verkehrsrechtlichen Verhaltensregeln als für andere Fahrzeugführer. Auch dem Radfahrer ist es grundsätzlich gestattet, aus dem fließenden Verkehr heraus von der Fahrbahn wie ein Kraftfahrzeugführer nach links abzubiegen. Entscheidet sich der Radfahrer für ein Abbiegen aus der Fahrbahn heraus - auf die er nur unter Verstoß gegen § 10 StVO gelangt ist -, ist er gemäß § 9 Abs. 1 StVO wie ein Kraftfahrer gehalten, seinen Abbiegevorgang rechtzeitig und deutlich anzukündigen. Überdies hat er sich rechtzeitig bis zur Mitte der Fahrbahn einzuordnen. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen hat er im Sinne der doppelten Rückschaupflicht auf den nachfolgenden Verkehr zu achten (OLG Saarbrücken, Urteil vom 13.02.2014, Az. 4 U 59/13, NJW-RR 2014, 1056; OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. 9 U 125/15). 45

Diesen Anforderungen ist der Kläger aus den o.g. Gründen nicht im gebotenen Maße nachgekommen. 46

b) 47

Demgegenüber kann ein schuldhafter Verkehrsverstoß des Beklagten zu 2) nicht festgestellt werden. 48

aa) 49

Der Beklagte zu 2) hat die nach § 3 Abs. 3 Ziff. 2 c) StVO an der Unfallstelle zulässige Höchstgeschwindigkeit in Höhe von 100 km/h nicht überschritten. So hat er in seiner mündlichen Anhörung geschildert, um die 80/ 90 km/h gefahren zu sein (vgl. Protokoll zur mündlichen Verhandlung vom 3.11.2017, S. 2, Bl. 161 d.GA.). Dies kann durch das Sachverständigengutachten nicht widerlegt werden. Der Sachverständige Dipl. Ing. T2 hat in seinem Gutachten ausgeführt, dass in Anlehnung an Vergleichsversuche und unter Berücksichtigung weiterer Crashergebnisse eine Kollisionsgeschwindigkeit von ca. 65 km/h +/- 15 km/h bestimmt werden könne. Bei Annahme einer Relativgeschwindigkeit von 80 km/h als Obergrenze der Kollisionsgeschwindigkeit sei zwar eine Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h aufzeigbar. Aus technischer Sicht sei eine solche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h aber nicht nachweisbar (S. 10, 14 f. des Gutachtens vom 8.6.2017). Dem ist der Kläger weder erstinstanzlich noch mit seiner Berufung entgegengetreten. 50

bb) 51

In nicht zu beanstandender Weise hat das Landgericht zudem angenommen, dass ein Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 4 S. 2 StVO schon aus rechtlichen Gründen ausscheidet. 52

Ein Überholen im Sinn der Vorschrift liegt nämlich nur vor, wenn von hinten an einem Verkehrsteilnehmer, der sich auf derselben Fahrbahn in dieselbe Richtung bewegt, vorbeigefahren wird. Wer auf anderen, nicht zur selben Fahrbahn gehörenden Verkehrsflächen wie auf Seitenstreifen vorbeifährt, überholt nicht im Sinne des § 5 StVO 53

(OLG Düsseldorf, Beschluss vom 1.3.1996, Az. 5 Ss (OWi) 77/96 - (OWi) 26/96 I, VRS 91, 387; auch OLG München, Schlussurteil vom 21.11.2014, Az. 10 U 1889/14, BeckRS 2014, 22483; auch König, in: Hentschel, Straßenverkehrsrechts, 44. Auflage, 2017, § 5 StVO Rn 19a; BHHJJ/Heß, 24. Aufl. 2016, StVO § 5 Rn. 2; Freymann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Auflage, 2015, 27. Kapitel Rn 156) Gleiches muss gelten, wenn an einem auf dem Seitenstreifen fahrenden Verkehrsteilnehmer vorbeigefahren wird.

Soweit der Kläger mit seiner Berufung rügt, er habe sich bei der Kollision nicht mehr auf dem Seitenstreifen, sondern auf der Fahrbahn befunden, weshalb § 5 StVO einschlägig sei, hat er damit keinen Erfolg. Das Überholen beginnt spätestens mit dem Ausscheren nach links (König, in: Hentschel, Straßenverkehrsrechts, 44. Auflage, § 5 StVO Rn 22). Dies zugrunde gelegt hatte der Beklagte zu 2) den Überholvorgang aber schon zu einem Zeitpunkt begonnen, als sich der Kläger noch auf dem Seitenstreifen befand. So hat der Sachverständige Dipl. Ing. T2 nachvollziehbar und von dem Kläger unangegriffen erläutert, dass der von Beklagtenseite geschilderte Fahrvorgang mit einer leichten Abbremsung und einem Ausweichen nach links als Reaktion auf die Warnposition der einbiegenden Fahrradkolonne aus technischer Sicht widerspruchsfrei nachvollziehbar sei (S. 13 iVm. Anlage A 21 des Gutachtens vom 8.6.2017). Es liegt somit gerade nicht die Situation vor, dass der Kläger zunächst vom Mehrzweckstreifen auf die Fahrbahn gewechselt, dort eine gewisse Strecke gefahren ist und der Beklagte zu 2) dann zum Überholen angesetzt hat. Ein außerhalb des Anwendungsbereichs des § 5 StVO begonnener Überholvorgang wird indes nicht zu einem Überholen im Sinne des § 5 StVO, wenn der zu überholende Verkehrsteilnehmer seine Fahrspur wechselt. 54

cc) 55

Ein unfallursächlicher Verstoß des Beklagten zu 2) gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot gemäß § 1 Abs. 2 StVO lässt sich ebenfalls nicht nachweisen. Ein solcher Verstoß wäre nur denkbar, wenn er infolge Unaufmerksamkeit nicht rechtzeitig auf den Kläger reagiert hätte und durch rechtzeitiges Abbremsen bzw. Ausweichen den Unfall hätte vermeiden oder seine Folgen hätte verringern können. Zutreffend hat das Landgericht unter Bezugnahme auf das eingeholte Sachverständigengutachten indes ausgeführt, dass ein schuldhaftes Reaktionsversagen des Beklagten zu 2) nicht vorliegt. 56

So hat der Sachverständige Dipl. Ing. T2 unter Bezugnahme auf das Weg-Zeit-Diagramm Anlage A 21 nachvollziehbar erläutert, dass der Spurwechsel des Klägers rund 18,5 m vor dem Kollisionsort begonnen hat. Rund 7 m nach Einleitung des Spurwechsels hat die Signalposition gelegen, bei der der Kläger den Randstreifen verlassen und die Fahrbahnmarkierung zwischen Randstreifen und Geradeausspur überfahren hat. Zu diesem Zeitpunkt war für den Beklagten zu 2) eindeutig erkennbar, dass der Kläger eine Querbewegung bzw. einen Spurwechsel eingeleitet hat. Diese Signalposition lag zeitlich rund 2,1 s vor der späteren Kollision und räumlich rund 11,5 m vor dem Kollisionsort. Trotz Ausweichvorgang nach links und Bremsung konnte eine Kollision nicht mehr vermieden werden. Denn nach einer Reaktionsdauer von 0,6 s konnte der Beklagte zu 2) sein Ausweichmanöver einleiten, weitere 0,4 s später setzte die Bremswirkung mit einer Verzögerung von etwa 5 m/s2 ein, so dass der Opel D in der verbleibenden Zeitdauer von rund 1 s nur noch auf eine Kollisionsgeschwindigkeit von 70 km/h verzögert, die Kollision aber nicht mehr verhindert werden konnte (S. 12 iVm. Anlage 20, 21 des Sachverständigengutachtens vom 8.6.2017). Eine Kollision hätte der Beklagte zu 2) nur bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 70 km/h vermeiden können. Durch Einleitung einer Bremsung mit 5 m/s2 hätte er dann rechtzeitig auf eine Geschwindigkeit von weniger als 20 57

km/h verzögern können, so dass sich bei Erreichen des Kollisionsortes bereits ein Abstand von rund 5 m zu dem Kläger aufgebaut hätte (S. 14 des Sachverständigengutachtens vom 8.6.2017).

Hierauf stellt die Berufung indes ohne Erfolg ab. Denn es gab für den Beklagten zu 2) keine Veranlassung, seine Geschwindigkeit auf 70 km/h zu reduzieren. So hat er den Kläger zwar vor der Kollision wahrgenommen, wie sich aus seinen Angaben in der persönlichen Anhörung ergibt (S. 2 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 3.11.2017, Bl. 161 d.GA.). Er durfte aber auf die Beachtung seines Vorfahrtrechts durch den Kläger vertrauen. Die Radfahrergruppe befand sich nämlich auf einem Mehrzweckstreifen, der erkennbar von der übrigen Fahrbahn getrennt war. Es gab keine Anhaltspunkte, dass der Kläger und seine Begleiter die Bevorrechtigung des fließenden Verkehrs auf der Fahrbahn missachten würden. Die Absicht der Seniorengruppe, nach links in das sog. W einzubiegen, war für den Beklagten zu 2) weder aufgrund der Unfallörtlichkeit noch aufgrund des Verhaltens der übrigen Radfahrer erkennbar. So war nach dem aus den Lichtbildern (Bl. 17 Beiakte d. GA., Anlage A 24 des Sachverständigengutachtens vom 8.6.2017) ersichtlichen Verlauf der L ### ein weiteres Geradeausfahren auf dem Standstreifen ebenso gut möglich, weil die Straße nicht endete. Zudem hat die Beweisaufnahme gerade nicht die erstinstanzliche Behauptung des Klägers bestätigt, dass der Zeuge C als Erster der Gruppe bereits über die Fahrbahn in Richtung Linksabbiegespur gefahren wäre, woraus sich die beabsichtigte Fahrtrichtung der Radfahrergruppe hätte ergeben können. Der Zeuge C hat selbst ausgesagt, dass er noch nicht auf der Linksabbiegerspur gewesen sei. Er sei auf dem Standstreifen fahren geblieben (vgl. S. 3 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 91 d.GA.). Die Zeugin O war sich auf Nachfrage nicht sicher, ob der Zeuge C den Standstreifen schon verlassen hatte (S. 5 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 93 d.GA.); jedenfalls hat sie nicht bekundet, dass er bereits auf der Linksabbiegerspur war. Die Zeugin C hat ebenfalls nicht gesehen, dass ihr Ehemann schon auf die Linksabbiegerspur gefahren war (vgl. S. 6 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 13.1.2017, Bl. 94 d.GA.). 58

dd) 59

Ebenso wenig liegt ein Verstoß des Beklagten zu 2) gegen § 3 Abs. 2a StVO vor. Danach muss sich derjenige, der ein Fahrzeug führt, gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. 60

Die Regelung geht davon aus, dass von älteren Menschen aufgrund deren altersbedingten Minderung des Reaktions- und Wahrnehmungsvermögens eher ein verkehrswidriges Verhalten zu erwarten ist als von jüngeren Verkehrsteilnehmern (vgl. KG, Urteil vom 16.01.1986, Az. 1 Ss 272/85, VRS 70, 463). Der Fahrzeugführer darf deshalb bei älteren Menschen auf ein verkehrsrichtiges Verhalten nicht generell vertrauen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 10.8.1999, Az. 9 U 42/99, OLG-Report 2000, 131; König, in: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, 2017, § 3 StVO Rn 29b). 61

Voraussetzung ist, dass der gefährdete Verkehrsteilnehmer aufgrund äußerlich erkennbarer Merkmale als eine den vorgenannten Gruppen zugehörige Person zu erkennen ist. Die Schutzpflicht gegenüber Älteren verlangt hingegen nicht, dass diese erkennbar nicht in der Lage sind, sich verkehrsgerecht zu verhalten. Hierfür spricht, dass § 3 Abs. 2a StVO Hilfsbedürftige und Ältere schützen will. Beide Gruppen stehen selbständig nebeneinander. 62

Die erhöhten Sorgfaltspflichten nur auf die hilfsbedürftigen Älteren zu verkürzen, ließe sich mit dem Wortlaut der Vorschrift und dem Zweck, den Schutz des genannten Personenkreises zu erhöhen, nicht vereinbaren. Entscheidend ist mithin lediglich, dass es sich um eine ältere Person handelt und der Fahrzeugführer dies erkennen kann (BGH, Urteil vom 19.4.1994, Az. VI ZR 219/93; Helle, in: Freymann, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage, 2016, Stand: 13.12.2017, § 2 Rn 39).

Insoweit hat das Landgericht keine konkreten Feststellungen getroffen. Gleichwohl wird man angesichts des Alters des Klägers von 80 Jahren zum Unfallzeitpunkt und vor dem Hintergrund, dass der Anwendungsbereich schon bei Personen um die 65 Jahre eröffnet sein soll (Helle, in: Freymann, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage, 2016, Stand: 13.12.2017, § 2 Rn 39; auch OLG Schleswig, Urteil vom 9.2.2011, Az. 7 U 44/10, MDR 2011, 846: 68 Jahre), zugunsten des Klägers davon ausgehen können, dass er als älterer Mensch erkennbar war. Letztlich kann dies jedoch offenbleiben. 63

Für die Pflicht zu erhöhter Rücksichtnahme kommt es nämlich auf die konkrete Verkehrssituation an. Befindet sich eine ältere Person in einer Lage, in der für sie nach der Lebenserfahrung keine Gefährdung zu erwarten ist, so braucht ein Kraftfahrer nicht allein schon wegen ihres höheren Alters ein Höchstmaß an Sorgfalt einzuhalten. Der besondere Schutz des § 3 Abs. 2a StVO greift nur ein, wenn der ältere Mensch sich in einer Verkehrssituation befindet, in der erfahrungsgemäß damit gerechnet werden muss, dass er aufgrund seines Alters das Geschehen nicht mehr voll werde übersehen und meistern können (BGH, Urteil vom 19.4.1994, Az. VI ZR 219/93). Dies kann zum Beispiel der Fall sein, weil er aufgrund körperlicher Gebrechen mehr Zeit für die Fahrbahnüberquerung benötigt, die Geschwindigkeit von Fahrzeugen nicht richtig einschätzt oder auf der Fahrbahn die Übersicht verliert, in Panik gerät und sich dann falsch verhält (vgl. Lemcke, ZfSch 2004, 441, 445). 64

Nicht jede im Blickfeld des Kraftfahrers erscheinende Person der in § 3 Abs. 2 a StVO genannten Gruppen erfordert demnach in jedem Fall sofortige Verlangsamung, ohne dass Gefahr für verkehrswidriges Verhalten voraussehbar ist (König, in: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, 2017, § 3 StVO Rn. 29b). Ein Kraftfahrer hat daher nur dann besondere Vorkehrungen zur Abwendung der Gefahr zu treffen, wenn das Verhalten der besonders geschützten Person oder die Situation, in der sie sich befindet, Auffälligkeiten zeigen, die zu Gefährdungen führen könnten (BGH, Urteil vom 23.4.2002, Az. VI ZR 180/01, NZV 2002, 365, 366; OLG Schleswig, Urteil vom 9.2.2011, Az. 7 U 44/10, MDR 2011, 846; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 13.2.2014, Az. 4 U 59/13, NJW-RR 2014, 1056; OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. 9 U 125/15). 65

Bei Anwendung dieser Maßstäbe musste der Beklagte zu 2) in der hier gegebenen Verkehrssituation mit dem konkreten Verhalten des Klägers nicht rechnen. Der Kläger bewegte sich mit seinem Fahrrad auf einem, wie auf den Lichtbildern in der beigezogenen staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte (Bl. 13, 14, 17, 22 d.GA.) sowie im Sachverständigengutachten (Anlage A 24) ersichtlich ist, ausreichend breiten und gut ausgebauten Standstreifen. Dass er aufgrund seines Alters dieser Verkehrssituation nicht gewachsen gewesen wäre, trägt er weder vor noch ist solches ersichtlich. Eine unsichere Fahrweise ist nicht geschildert. 66

Konkrete Anzeichen dafür, dass der Kläger einen Abbiegevorgang über die Landstraße einleiten wollte, bei dem ältere Menschen gegebenenfalls mit den sich daraus ergebenden Anforderungen überfordert sind, lagen aus o.g. Gründen zudem nicht vor. Insbesondere gab es für den Beklagten zu 2) keine Anhaltspunkte, dass der Kläger plötzlich ohne jegliche 67

Beachtung des rückwärtigen Verkehrs den Standstreifen verlassen und auf die Fahrbahn einbiegen würde. Dass der Kläger aufgrund seines Alters die konkrete Verkehrssituation des Linksabbiegens unter Berücksichtigung des nachfolgend bevorrechtigten Verkehrs nicht gefahrlos hätte beherrschen können, behauptet er selbst nicht. So wurde die Kollision auch nicht dadurch verursacht, dass der Kläger die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt hätte. Vielmehr ist sie Ergebnis einer plötzlichen Sorglosigkeit des Klägers, die nichts mit seinem Alter und einer dadurch bedingten Unfähigkeit, auf Verkehrssituationen zu reagieren, zu tun hatte. Ein solches Augenblicksversagen ist jedoch nicht altersspezifisch, sondern hätte auch einer jüngeren Person unterlaufen können (vgl. auch OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. 9 U 125/15, juris).

c) 68

Die Beklagten müssen sich daher bei der gebotenen Abwägung der beidseitigen Verursachungsbeiträge nur die einfache Betriebsgefahr des Fahrzeugs entgegenhalten lassen. Angesichts des groben Mitverschuldens des Klägers ist es vorliegend angemessen, diese vollständig zurückzutreten lassen. 69

Ein solcher vollständiger Haftungsausschluss ist nur in besonderen Einzelfällen denkbar, insbesondere dann, wenn der einfachen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeughalters ein grob verkehrswidriges Verhalten des Radfahrers gegenübersteht. Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Diese Sorgfalt muss in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und es muss dasjenige unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Ein objektiv grober Pflichtenverstoß rechtfertigt für sich allein noch nicht den Schluss auf ein entsprechend gesteigertes persönliches Verschulden, nur weil ein solches häufig damit einhergeht. Vielmehr ist ein solcher Vorwurf nur dann gerechtfertigt, wenn eine auch subjektiv schlechthin unentschuldbare Pflichtverletzung vorliegt, die das in § 276 Abs. 2 BGB bestimmte Maß erheblich überschreitet (OLG Hamm, Beschluss vom 8.1.2016, Az. 9 U 125/15; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 13.2.2014, Az. 4 U 59/13, NJW-RR 2014, 1056; auch OLG München, Urteil vom 11.9.2015, Az. 10 U 1455/13, juris; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9.2.2011, Az. 7 U 44/10, juris; auch OLG Hamm, Urteil vom 22.2.2001, Az. 27 U 139/00; BHHJJ/Burmann, 24. Aufl. 2016, StVO § 10 Rn. 8) 70

So liegen die Dinge hier. Der Kläger hat die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und dasjenige unbeachtet gelassen, was vorliegend jedem verständigen Verkehrsteilnehmer hätte einleuchten müssen. So ist er quasi blindlings, ohne auf den rückwärtigen Verkehr zu achten und ohne seine Absicht durch Handzeichen kenntlich zu machen, in Schrägfahrt von dem rechten Standstreifen auf die Fahrbahn der Landstraße L ### gefahren. Dabei musste er angesichts der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h damit rechnen, dass sich Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit von hinten nähern würden. Dies gilt vor allem deshalb, weil er schon beim Einbiegen von der I Straße auf die L ### das Beklagtenfahrzeug erkennen konnte (vgl. S. 13, Gutachten vom 8.6.2017). Er hat dabei nicht nur die eigene Gefährdung, sondern die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, für die er ein plötzliches Hindernis bilden konnte, in Kauf genommen. 71

Dieser Verstoß war auch subjektiv schlechthin nicht entschuldbar. Der Kläger hat mit seiner Berufung keine Umstände dargelegt, die eine davon abweichende Beurteilung angezeigt erscheinen lassen. 72

III. 73

Die Sache hat keine grundsätzliche Bedeutung. Ferner erfordern weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Senats. Die maßgebenden Fragen sind solche des Einzelfalles. 74

Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung verspricht sich der Senat angesichts dessen, dass es keiner weiteren Beweisaufnahme bedarf, keine neuen Erkenntnisse. Auch ansonsten erscheint eine mündliche Verhandlung nach einstimmigem Votum des Senats nicht geboten. 75

Der Senat beabsichtigt deshalb, die Berufung gem. § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen. 76

Aufgrund des Hinweisbeschlusses wurde die Berufung des Klägers mit Beschluss vom 16.05.2018 zurückgewiesen.

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE