
Datum: 28.09.2021
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 49/20
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2021:0928.7U49.20.00

Vorinstanz: Landgericht Detmold, 2 O 20/19
Schlagworte: Parken gegen die Fahrtrichtung; Kausalität; Verkehrsverstoß
Polizei
Normen: § 12 Abs. 4 StVO; § 12 Abs. 4a StVO
Leitsätze:

1.
Zur Unfallkausalität eines Verstoßes gegen die Verbote a) entgegen der Fahrtrichtung im Sinne des § 12 Abs. 4 StVO und b) teils auf einem Gehweg im Sinne des § 12 Abs. 4a StVO zu parken.
2.
Auch wenn ein Lkw entgegen der Fahrtrichtung parkt, liegt ein Verstoß eines zur Feststellung des Verkehrsverstoßes berufenen Polizisten gegen § 1 Abs. 2 StVO vor, wenn er das Polizeifahrzeug derart nah hinter dem Lkw zum Halten bringen will, dass er die Laderampe des Lkw rammt. Zu einem solchen Fahrverhalten darf sich ein Polizist auch nicht aufgrund der Verkehrsverstöße herausgefordert fühlen.

Rechtskraft: rechtskräftig

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 09.06.2020 verkündete Urteil des Landgerichts Detmold abgeändert:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Anschlussberufung wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen die Klägerin zu 58 % und die Beklagten zu 42 %. Die Kosten des Berufungsverfahrens, einschließlich der Kosten der Anschlussberufung, trägt die Klägerin.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:	1
I.	2
Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird gemäß § 540 Abs.2, 313a Abs.1 S.1, 544 Abs.2 ZPO abgesehen.	3
II.	4
Die zulässige Berufung der Beklagten ist begründet, die Anschlussberufung der Klägerin hingegen unbegründet.	5
Die Klägerin hat gegen die Beklagten unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt einen über den bereits gezahlten Betrag hinausgehenden Anspruch auf Zahlung weiteren Schadensersatzes. Ein solcher Anspruch ergibt sich insbesondere nicht unter den Voraussetzungen von §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1, Abs. 3, 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 4 VVG, 823 Abs. 1, 421 BGB.	6
1.	7
Zwar haften die Beklagten der Klägerin dem Grunde nach entsprechend dieser Vorschriften für die Folgen des Unfallereignisses. Die nach § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG vorzunehmende Abwägung ergibt jedoch, dass der in die Abwägung einzustellende Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 2) jedenfalls nicht mit mehr als 33,26 % zu bewerten ist. Durch die Zahlung in Höhe von 4.115,42 EUR, die der entsprechenden Quote am Gesamtschaden entspricht, haben die Beklagten ihren Haftungsanteil an dem Verkehrsunfall daher in jedem Fall vollständig ausgeglichen.	8
a.	9
Nach § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Abwägung ist aufgrund aller festgestellten, das heißt unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, die sich auf den Unfall ausgewirkt haben. In erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben. Ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (vgl. BGH Urt. v. 15.5.2018 – VI ZR 231/17, Rn. 10, beck-online). Darüber hinaus ist die konkrete Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge von Bedeutung (vgl. Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 17 StVG (Stand: 28.03.2018), Rn. 20 ff.). Die Umstände, die die konkrete Betriebsgefahr des anderen Fahrzeugs erhöhen,	10

insbesondere also dem anderen zum Verschulden reichen, hat im Rahmen der nach § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung jeweils der eine Halter zu beweisen (Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 17 StVG (Stand: 28.03.2018), Rn. 58).

aa. 11

Dem Zeugen A ist ein schuldhafter Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO zur Last zu legen, der zu Lasten der Klägerin in die Abwägung einzustellen ist. Ein Verstoß gegen § 6 StVO liegt, anders als die Beklagten meinen, hingegen nicht vor. 12

(1) 13

Nach § 1 Abs. 2 StVO hat sich, wer am Verkehr teilnimmt, so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Diesen Anforderungen ist der Zeuge A nicht gerecht geworden, indem er nach Passieren des ordnungswidrig abgestellten Lkw fahrlässig so früh wieder eingeschert ist, dass er mit der 35 cm hochstehenden Ladebordwand des Lkw kollidiert ist. Gerade im Hinblick darauf, dass der Zeuge A bekundet hat, die Ladebordwand bereits bei seiner ersten Vorbeifahrt am Lkw gesehen zu haben, konnte er nicht davon ausgehen, gefahrlos unmittelbar hinter dem Lkw einscheren zu können. Selbst wenn die Ladebordwand – wie von ihm ausgesagt – am Boden gewesen wäre, wäre ein solch frühes Einscheren und Überfahren der Ladebordwand verkehrswidrig gewesen. 14

(2) 15

Gemäß § 6 Satz 1 StVO muss, wer an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Muss ausgesichert werden, ist nach § 6 Satz 3 StVO auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren sowie das Wiedereinordnen – wie beim Überholen – anzukündigen. Damit regelt § 6 StVO den Vorrang des Gegenverkehrs bei Fahrbahnverengungen durch ein Hindernis und die gebotene Vorsicht gegenüber dem nachfolgenden Verkehr. Die Pflichten des Vorbeifahrenden gegenüber dem haltenden Verkehrsteilnehmer – wie dem Beklagten zu 2) mit dem Lkw – sind hingegen nicht behandelt (vgl. Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke/Heß, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl. 2020, StVO § 6 Rn. 1). Diese ergeben sich aus § 1 StVO (vgl. OLG Frankfurt Urt. v. 9.9.2014 – 16 U 63/14, juris, Rn. 27; Burmann/Heß/Jahnke/Janker/Heß, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl. 2020, § 6 StVO Rn. 1). 16

bb. 17

Im Hinblick auf den Beklagten zu 2) ist festzustellen, dass er entgegen § 12 Abs. 4 StVO am linken Fahrbahnrand geparkt hat. Inwiefern der Umstand, dass die Ladebordwand aufgrund des entgegen der Fahrtrichtung geparkten Lkw für den fließenden Verkehr schwerer zu erkennen gewesen ist, vom Schutzzweck des § 12 Abs. 4 StVO umfasst ist oder einen eigenen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO darstellt, kann im Ergebnis dahinstehen. 18

(1) 19

Der Beklagte zu 2) hat, indem er entgegen der Fahrtrichtung am (aus seiner Sicht) linken Fahrbahnrand geparkt hat, schuldhaft einen ursächlichen Beitrag zum Unfallgeschehen gesetzt. Aufgrund dieser Parkweise war die Laderampe wegen des sichtversperrenden Lkw- 20

Aufbaus für den fließenden Verkehr schlechter zu erkennen und die an der Laderampe angebrachten Leuchten und Markierungen konnten ihre Wirkung nach hinten und zur Seite nicht wie vorgesehen entfalten. Ein solcher Verstoß wäre entweder bereits von § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO, der dem Schutz des fließenden Verkehrs dient (vgl. OLG Karlsruhe Ur. v. 27.10.1989 – 10 U 125/89, NZV 1990, 189), umfasst, oder würde jedenfalls einen Verstoß gegen die allgemeinen Rücksichtnahmepflichten aus § 1 Abs. 2 StVO darstellen. Dies kann nach Auffassung des Senats offenbleiben, da der Verstoß in der Gewichtung gleich bliebe.

(2) 21

Ein weitergehender Verursachungsbeitrag ist auf Seiten der Beklagten nicht zu berücksichtigen. Dies gilt auch, wenn der Beklagte zu 2) die Ladebordwand noch bei Annäherung des Polizeifahrzeugs hochgefahren hätte. Ob dies entsprechend der Behauptung der Klägerin der Fall war, braucht daher nicht aufgeklärt zu werden. 22

(a) 23

Eine ausgefährene Ladebordwand stellt allerdings immer eine potentielle Gefahrenquelle dar. Derjenige, der eine solche Ladebordwand in Bewegung setzt, muss immer damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer die von der Ladebordwand ausgehende Gefahr nicht erkennen und sich deshalb nicht sachgerecht verhalten. Er ist deshalb verpflichtet, vor und während des gesamten Hebevorgangs den Verkehrsraum im Umkreis der Ladebordwand sorgfältig zu beobachten (vgl. KG Berlin Beschl. v. 21.7.2009 – 12 U 179/08, Rn. 6, juris). 24

(b) 25

Das Landgericht hat festgestellt, es sei nicht bewiesen, dass der Beklagte zu 2) unmittelbar vor dem Unfallgeschehen die Ladebordwand hochgefahren habe und dadurch ein für den Zeugen A ein im Vorhinein nicht oder nur schwer erkennbares Hindernis gesetzt hätte. Nach Auffassung des Senats kann dahinstehen, inwiefern – was die Klägerin mit ihrer Anschlussberufung rügt – dem Landgericht Fehler in den Feststellungen unterlaufen sind, als es die Angaben des Beklagten zu 2) und die Zeugenaussagen in diesem Zusammenhang nicht gewürdigt hat. Es kommt bereits nicht darauf an, ob und wann der Beklagte zu 2) bei Annäherung des Polizeifahrzeugs die Ladebordwand betätigt hat. Selbst wenn der Beklagte zu 2) das herannahende Polizeifahrzeug bemerkt hätte, wäre es ihm erlaubt gewesen, die bereits ausgeklappte Ladebordwand hochzufahren. Auch wenn es nahe lag, dass das Polizeifahrzeug zwecks Ahndung des Verkehrsverstoßes hinter dem Lkw anhalten werde, musste der Beklagte zu 2) nicht damit rechnen, dass das Polizeifahrzeug direkt hinter dem Lkw einscheren und die Ladebordwand – wäre sie am Boden geblieben – überfahren würde. Der dem Beklagten zu 2) vorzuwerfende maßgebliche Verkehrsverstoß liegt nicht darin, dass er die bereits ausgeklappte Ladebordwand in dieser Situation bewegt haben könnte, sondern, dass er – wie ausgeführt – den Lkw entgegen der Fahrtrichtung abgestellt hat, wodurch die Ladebordwand für den fließenden Verkehr schlechter zu erkennen gewesen ist. 26

(3) 27

Sofern der Beklagte zu 2) entgegen § 12 Abs. 4a StVO teilweise auf dem Gehweg geparkt hat, kann dies nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solcher Verstoß bereits nicht unfallursächlich geworden ist. So hat sich der Unfall mit dem auf der Straße befindlichen fließenden Verkehr und nicht auf dem Gehweg ereignet. 28

(4) 29

Ein unfallkausaler Verstoß des Beklagten zu 2) gegen die geltenden Beleuchtungs- und Warnvorschriften lässt sich ebenfalls nicht feststellen.	30
(a)	31
Gemäß 53b Abs. 5 Satz 1 StVZO müssen Hubladebühnen und ähnliche Einrichtungen, außer solchen an Kraftomnibussen, während ihres Betriebs durch zwei Blinkleuchten für gelbes Licht und mit gut sichtbaren rot-weißen Warnmarkierungen kenntlich gemacht werden. Nach § 53b Abs. 5 Satz 6 StVZO müssen die rot-weißen Warnmarkierungen retroreflektierend sein und brauchen nur nach hinten zu wirken.	32
(b)	33
Vorliegend lässt sich anhand der Fotos im Sachverständigengutachten (Bl. 286 ff. d.A.) feststellen, dass auf der Ladefläche Leuchten angebracht gewesen sind, die bei Betätigung der Ladebordwand gelb geblinkt haben. Die orangefarbenen Leuchten auf der Ecke der Ladebordwand sind insbesondere auf den Fotos der Anlage 4 (Bl. 288 d.A.) deutlich zu erkennen.	34
Soweit auf dem Foto der Anlage A4 unten (Bl. 288 d.A.) eine deutlich verschmutzte Warnmarkierung zu sehen ist, hat sich ein etwaiger Verstoß gegen § 53b StVO jedenfalls nicht ursächlich auf den Unfall ausgewirkt. Wie ausgeführt brauchen die roten-weißen Warnmarkierungen nur nach hinten, aber nicht zur Seite zu wirken.	35
cc.	36
Im Rahmen der hiernach gebotenen Abwägung überwiegt der Verursachungsanteil des Zeugen A den des Beklagten zu 2) deutlich. Mit der Zahlung von 4.115,42 EUR, was einem Haftungsanteil von 33,26 % entspricht, ist der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 2) zum Unfallgeschehen jedenfalls abgegolten.	37
(1)	38
Ist ein Unfall durch ein verkehrswidrig abgestelltes Fahrzeug mitverursacht worden, kann dessen Halter wegen des Verstoßes gegen § 12 StVO einer Mithaftung unterliegen. Erfolgt der Zusammenstoß bei Tageslicht und stellt das verbotswidrig parkende Fahrzeug kein größeres Hindernis für den fließenden Verkehr dar, so trifft den Fahrer in der Regel die alleinige Haftung. Der aktiv durch Fahren handelnde Verkehrsteilnehmer kann ein verkehrswidrig parkendes Fahrzeug in der Regel wahrnehmen und bei entsprechender Aufmerksamkeit einen Zusammenstoß leicht verhindern (vgl. OLG Frankfurt a.M. Ur. v. 15.3.2018 – 16 U 212/17, Rn. 16, beck-online). Demgegenüber kommt eine Mithaftung des Halters des verbotswidrig abgestellten Fahrzeuges in Betracht, wenn Dunkelheit herrschte oder es für den fließenden Verkehr eine Erschwerung bildete (vgl. zum Ganzen: Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 16. Aufl. 2020, Rn. 288 - 299; OLG Frankfurt a. M. Ur. v. 15.3.2018 – 16 U 212/17, Rn. 17, beck-online: Mithaftung 25 %; LG Mönchengladbach Ur. v. 28.4.2009 – 5 S 159/08, juris, Rn. 10 f.: Mithaftung 25 %; KG Berlin Ur. v. 10.7.1975 – 12 U 592/75, juris, nur Leitsätze: Mithaftung 33 %; OLG Hamm, Urteil vom 09.11.1998 – 6 U 147/98, juris, Rn. 8 ff.: Mithaftung 1/3).	39
(2)	40
Vorliegend ist der Verkehrsunfall maßgeblich auf die sorgfaltswidrige Fahrweise des Zeugen A zurückzuführen, der hinter dem stehenden und gut sichtbaren Lkw zu früh eingeschert ist,	41

obwohl ihm aufgrund seiner ersten Vorbeifahrt bekannt gewesen ist, dass die Ladebordwand des Lkw ausgefahren gewesen ist. Bei entsprechender aufmerksamer Fahrweise hätte der Zeuge A den Zusammenstoß mit der Ladebordwand ohne weiteres vermeiden können.

Eine Herausforderungssituation, wie es die Klägerin behauptet, hat sich im Rahmen der Beweisaufnahme nicht bestätigt, woran der Senat nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO gebunden ist und wovon der Senat selbst auch nach § 286 Abs. 1 ZPO überzeugt ist. Sofern der Zeuge A angegeben hat, den Eindruck gehabt zu haben, dass der Fahrer schnell weg wollte, konnte er dies nicht näher beschreiben. Allein der Umstand, dass der Beklagte zu 2), der das Polizeifahrzeug nicht gesehen haben will, auf der Laderampe gewesen sein und diese betätigt haben soll, rechtfertigt nicht die Annahme, er habe sich wegen der Annäherung des Polizeifahrzeugs schnell entfernen wollen. In Anbetracht einer solchen Situation musste sich ein besonnener Polizeibeamter nicht derart herausgefordert fühlen, eng und schnell hinter dem Lkw einzuscheren. Die Beendigung des Ladevorgangs und Hochfahren der Ladebordwand hätte noch geraume Zeit in Anspruch genommen. Im Übrigen hat der Zeuge A bekundet, dass er die Kurve wegen des Gegenverkehrs extra knapp genommen habe. Hieraus ergibt sich bereits nicht, dass er sich wegen einer etwaigen Flucht des Beklagten zu 2) zu dieser Fahrweise veranlasst gesehen hat. Vielmehr beruhte das frühzeitige und enge Einscheren allein auf seiner unaufmerksamen Fahrweise. 42

Hinter diesen Sorgfaltsverstoß tritt die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs jedoch nicht gänzlich zurück. Der Beklagte zu 2) hat durch seine ordnungswidrige Parkweise den fließenden Verkehr gefährdet, da die Sicht auf die Ladebordwand erschwert worden ist. Hierdurch hat er, unabhängig davon, ob dies im Rahmen von § 12 Abs. 4 StVO oder § 1 Abs. 2 StVO zu werten wäre, die Gefahr geschaffen, dass ein vorbeifahrender Fahrer die Ladebordwand übersieht, hinter dem halb auf der Straße parkenden Lkw nach rechts einsichert und gegen die Ladebordwand stößt. 43

Dieser Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 2) ist jedoch nach Überzeugung des Senats mit der von der Beklagten bereits ausgeglichenen Quote von 33,26 % ausreichend bewertet. 44

b. 45

Der der Klägerin gemäß § 249 BGB entstandene Schaden beläuft sich unstreitig auf 12.373,23 EUR. Ausgehend von einer höchstmöglichen Haftungsquote auf Seiten der Beklagten von 33,26 % haben sie den der Klägerin zusehenden Schadensersatzanspruch durch Zahlung von 4.115,42 EUR vollständig ausgeglichen, so dass der Schadensersatzanspruch der Klägerin gemäß § 362 Abs. 1 BGB durch Erfüllung erloschen ist. 46

2. 47

Der Anspruch der Klägerin auf Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten gemäß §§ 7 Abs. 1 StVG, § 249 Abs. 1 BGB, §§ 13, 14 RVG, Nr. 2003, 7002, 7008 VV RVG ist ebenfalls gemäß § 362 Abs. 1 BGB erloschen. Die Beklagten haben, ausgehend von einem Gegenstandswert bis zu 5.000,00 EUR und einer Geschäftsgebühr von 1,3, den Anspruch durch Zahlung in Höhe von 492,54 EUR erfüllt. 48

3. 49

Mangels Hauptforderung besteht kein Anspruch auf Zahlung von Zinsen. 50

51

III.

Die Anschlussberufung ist gemäß § 524 ZPO zulässig. Insbesondere ist sie innerhalb der zur Berufungserwiderung gesetzten Frist gemäß § 524 Abs. 2 Satz 2 ZPO eingelegt worden. Sie ist jedoch unbegründet, da die Klägerin – wie ausgeführt – über den von den Beklagten ausgeglichenen Betrag hinaus keinen weiteren Schadensersatz mehr beanspruchen kann. 52

IV. 53

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91a Abs. 1 Satz 1, 92 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 ZPO. 54

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. 55