
Datum: 10.03.2022
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 7 U 3/22
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2022:0310.7U3.22.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 2 O 383/20
Schlagworte: Betrieb; Spurwechsel; berührungsloser Unfall
Normen: § 7 StVG
Leitsätze:

1.
Bei einem berührungslosen Unfall ist Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs eines Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass es über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus durch seine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (im Anschluss an BGH Ur. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Ls.).
2.
Dies ist für ein vorausfahrendes Kraftfahrzeug bei einem Spurwechsel in eine Linksabbiegerspur nicht der Fall, wenn rückwärtiger Verkehr die Linksabbiegerspur seinerseits zum Abbiegen nutzt und dabei verkehrsbedingt aufgrund einer unstreitig auf Rotlicht springenden Ampel übermäßig stark bremsen muss, solange sich das vorausfahrende Kraftfahrzeug nach den unstreitigen und festgestellten Umständen sozusagen nur bei Gelegenheit zwischen der auf Rotlicht springenden Ampel und dem rückwärtigen Fahrzeug befand.
- 3.

Der Sturz eines Fahrgastes in einem Linienbus wegen einer außergewöhnlich starken Bremsung des Busfahrers erfolgt hingegen beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs.

Tenor:

Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO zurückzuweisen.

Es wird Gelegenheit gegeben, binnen drei Wochen nach Zugang dieses Beschlusses Stellung zu nehmen.

G r ü n d e

1

I.

2

Der Senat ist einstimmig davon überzeugt, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat. Zurecht hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

3

Die Einwendungen der Klägerin, bezüglich derer zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Berufungsbegründung (Bl. 16 ff. der zweitinstanzlichen elektronischen Gerichtsakte, im Folgenden: eGA II-16 ff.) verwiesen wird, greifen im Ergebnis nicht durch.

4

1. Es bestehen keine Zweifel an der Feststellung des Landgerichts, dass dem Beklagten zu 1 kein Verkehrsverstoß nachzuweisen ist (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO).

5

Das Landgericht war nach der Beweisaufnahme nicht in Zweifel Schweigen gebietender Weise im Sinne des § 286 ZPO davon überzeugt, dass sich der Beklagte zu 1 mit seinem Pkw im Sinne der Behauptung der Klägerin bei einem späten Spurwechsel in die Linksabbiegerspur vor den Bus „gequetscht“ hat, der Bus deshalb notbremsen musste und die Klägerin infolgedessen als Passagierin des Buses gestützt ist.

6

Insoweit stehen die der Klägerin günstige Aussage der Busfahrerin und Zeugin (Protokoll vom 06.12.2021 Seite 2 f., eGA II-22 f.: „Im letzten Moment ist es dann auf die Linksabbiegerspur gezogen.“ / „Dann ist er quasi im letzten Moment auch auf die Linksabbiegerspur gewechselt.“ / „[...] erst im letzten Moment auf die Linksabbiegerspur gewechselt.“ / „Er ist aber im letzten Moment übergezogen.“) den Angaben des Beklagten zu 1 (Protokoll vom 06.12.2021 Seite 1, eGA II-21) entgegen, der ein ganz normales Fahrverhalten schildert und schon schriftsätzlich abgestritten hat, er sei erst spät in die Linksabbiegerspur gewechselt.

7

Da beide ein unmittelbares Eigeninteresse als mögliche Unfallverantwortliche haben, kann der Aussage der Zeugin auch kein für die Überzeugungsbildung entscheidend höheres Gewicht beigemessen werden. Es steht schlicht Aussage gegen Aussage, so dass die Klägerin beweisfällig bleibt.

8

2. Damit allein hätte das Landgericht die Klage jedoch nicht abweisen dürfen.

9

10

- a) Nur eine Haftung der Beklagten aus § 823 BGB, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG schied danach aus, weil ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten zu 1 nicht feststellbar ist.
- b) Eine Haftung aus § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG schied damit aber nicht im Hinblick auf § 17 StVG aus (nach dem offenen Beweisergebnis stünde nur fest, dass die Beklagten auch den Nachweis fehlenden Verschuldens nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG nicht geführt haben). 11
- Denn § 17 StVG, den das Landgericht zu seiner Begründung herangezogen hat, ist im Verhältnis zwischen Klägerin und Beklagten gar nicht anwendbar. 12
- Der Anwendungsbereich des vom Landgericht herangezogenen § 17 Abs. 1 StVG könnte nur im Verhältnis zwischen der Haftungseinheit Bus einerseits und Haftungseinheit Beklagtenfahrzeug andererseits eröffnet sein und erlaubte dort einen Innenausgleich zwischen den beiden Haftungseinheiten für den der Klägerin zu ersetzenden materiellen und immateriellen Schaden (vgl. etwa Senat Urt. v. 24.8.2021 – 7 U 81/20, NJW-RR 2022, 177 m. w. N.). 13
- Im Außenverhältnis zur Klägerin kommt es hingegen allein darauf an, ob die Haftungseinheit Bus und / oder die Haftungseinheit Beklagtenfahrzeug in die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG hineingewachsen sind. 14
- Insoweit ergibt sich die Haftung der Haftungseinheit Bus gegenüber der Klägerin dem Grunde nach aus § 7 Abs. 1 StVG und § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG allein aufgrund des Sturzes der Klägerin infolge der unstreitig – von der Zeugin bestätigten – außergewöhnlich starken Bremsung der Busfahrerin beim Betrieb des Omnibusses (vgl. nur Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 01.12.2021), § 7 StVG Rn. 127 m. w. N.). Ob und in welchem Umfang die Klägerin insoweit ein anspruchsminderndes Mitverschulden im Sinne von § 9 StVG, § 254 BGB trifft, ist dabei hier nicht entscheidend. 15
- Es müsste danach aber für den hier eingeklagten Anspruch der Klägerin gegen die Beklagten auch eine Haftung der Haftungseinheit Beklagtenfahrzeug aus § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG dem Grunde nach feststehen, was nicht der Fall ist: 16
3. Vor dem Hintergrund der Feststellungen des Landgerichts und der Ausführungen unter 1. fehlt es – entgegen den Ausführungen des Landgerichts – überhaupt schon an einem Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1. Der Unfall geschah damit bereits nicht „bei Betrieb“ des Beklagtenfahrzeugs im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG, was die Klägerin beweisen müsste, ihr aber nicht gelungen ist. 17
- a) Das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Vorschrift weit auszulegen. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG umfasst daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe. Es genügt, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist. Ob dies der Fall ist, muss mittels einer am Schutzzweck der Haftungsnorm orientierten wertenden Betrachtung beurteilt werden. An diesem auch im Rahmen der Gefährdungshaftung erforderlichen Zurechnungszusammenhang fehlt es, wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos 18

halten will (*BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 11 m. w. N.*).

Für eine Zurechnung zur Betriebsgefahr kommt es maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht. Allerdings hängt die Haftung gemäß § 7 StVG nicht davon ab, ob sich der Führer des im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs verkehrswidrig verhalten hat, und auch nicht davon, dass es zu einer Kollision der Fahrzeuge gekommen ist (*BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 12 m. w. N.*). 19

Diese weite Auslegung des Tatbestandsmerkmals "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" entspricht dem weiten Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG und findet darin ihre innere Rechtfertigung. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist sozusagen der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz – erlaubterweise – eine Gefahrenquelle eröffnet wird, und will daher alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kfz entstanden, wenn sich von einem Kfz ausgehende Gefahren ausgewirkt haben (*BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 13 m. w. N.*). 20

Allerdings reicht die bloße Anwesenheit eines im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs an der Unfallstelle für eine Haftung nicht aus. Insbesondere bei einem sogenannten "Unfall ohne Berührung" ist daher Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs des Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus das Fahrverhalten seines Fahrers in irgendeiner Art und Weise das Fahrmanöver des Unfallgegners beeinflusst hat, mithin, dass das Kraftfahrzeug durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (*BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 14 m. w. N.*). 21

b) So hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass einem nicht feststehend verkehrsordnungswidrigem Ausscheren eines ersten Motorrades zum Überholen auf einer Landstraße – behauptet war ein plötzliches Ausscheren ohne Schulterblick und Blinksignal – ein berührungsloser Unfall des nachfolgenden, ebenfalls überholenden zweiten Motorrades in diesem Sinne nicht zurechenbar ist. Allein der Umstand, dass der erste Motorradfahrer zeitlich parallel zu dem Unfallgeschehen ein Überholmanöver vorgenommen hat und der zweite Motorradfahrer selbst nach dem Vorbringen des ersten Motorradfahrers einen Bogen gefahren ist, um in zweiter Reihe zu überholen, genügte allein nicht, um eine – auch nur mittelbare – Verursachung anzunehmen (*vgl. BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 15*). 22

Jedes im Betrieb befindliche und an der Unfallstelle (lediglich) anwesende Fahrzeug nimmt parallel zu dem Unfallgeschehen ein – wie auch immer geartetes Fahrmanöver – vor. Aus diesem Grund kann der Unfall immer auch auf die Verkehrssituation in ihrer Gesamtheit zurückgeführt werden. Der Motorradunfall wäre zwar auch nach dem Vorbringen des ersten Motorradfahrers ohne sein Überholmanöver nicht geschehen, weil die Fahrlinie des zweiten Motorradfahrers dann möglicherweise eine andere gewesen wäre. Das reicht indes für den gemäß § 7 Abs. 1 StVG erforderlichen Zurechnungszusammenhang nicht aus, weil die Zurechnung von dem Unfallgeschehen selbst nicht gelöst werden kann (*vgl. BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 16*). 23

Es ist im Straßenverkehrsrecht anerkannt, dass maßgeblicher Zeitpunkt für Ursächlichkeit und Zurechnungszusammenhang der Eintritt der konkreten kritischen Verkehrslage ist, die 24

unmittelbar zum Schaden führt. Die kritische Verkehrslage beginnt für einen Verkehrsteilnehmer dann, wenn die ihm erkennbare Verkehrssituation konkreten Anhalt dafür bietet, dass eine Gefahrensituation unmittelbar entstehen kann. Das gilt auch für die Gefährdungshaftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG (*BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 17 m. w. N.*).

Nach diesen Grundsätzen war – den Vortrag des ersten Motorradfahrers zugrunde gelegt – eine kritische Verkehrslage durch den von dem ersten Motorradfahrer vorgenommenen Überholvorgang (allein) noch nicht eingetreten. Eine kritische Verkehrslage entstand frühestens dann, als der zweite Motorradfahrer sich gleichzeitig mit dem ersten Motorradfahrer auf die Gegenfahrbahn begab. Auch dieser Umstand konnte dem ersten Motorradfahrer indes nicht zugerechnet werden. Denn es stellt keine typische Gefahr eines Überholvorgangs dar, dass rückwärtiger Verkehr diese seinerseits zum Überholen in zweiter Reihe nutzt und dabei – ohne dass eine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung des Überholenden dazu Anlass gegeben hätte – ins Schlingern gerät. Allein der Umstand, dass der erste Motorradfahrer überholte, reicht daher nicht aus, um eine im Rahmen des § 7 Abs. 1 StVG relevante Ursächlichkeit seiner Fahrweise (oder sonstigen Verkehrsbeeinflussung) für den Unfall zu bejahen (*vgl. BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 18*). 25

Wäre dies anders gewesen, hätte letztlich die bloße Anwesenheit eines in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs in der Nähe der Unfallstelle für eine Haftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG genügt. Dies hätte zudem zu erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten geführt, weil nicht nur der das Überholmanöver vornehmende erste Motorradfahrer, sondern auch der Überholte mit seinem Kraftfahrzeug die Verkehrssituation gleichermaßen (mit-)geprägt hat. Auch diesem ist der zweite Motorradfahrer durch sein Überholmanöver letztlich "ausgewichen" (*vgl. BGH Urt. v. 22.11.2016 – VI ZR 533/15, r+s 2017, 95 Rn. 19*). 26

c) Gemessen daran geschah auch der vorliegende Unfall nicht bei Betrieb des Beklagtenfahrzeugs. 27

Den unstreitigen und von der Klägerin bewiesenen (nach obigen Ausführungen festgestellten) Sachverhalt zugrunde gelegt, war eine kritische Verkehrslage durch den vom Beklagten zu 1 vorgenommenen Spurwechsel in die Linksabbiegerspur (allein) noch nicht eingetreten. Eine kritische Verkehrslage entstand frühestens dann, als sich die Busfahrerin nach dem Beklagten zu 1 auf die Linksabbiegerspur begab. Auch dieser Umstand kann dem Beklagten zu 1 indes nicht zugerechnet werden. Denn es stellt keine typische Gefahr eines Spurwechsels in eine Linksabbiegerspur dar, dass rückwärtiger Verkehr die Linksabbiegerspur seinerseits zum Abbiegen nutzt und dabei verkehrsbedingt aufgrund einer unstreitig auf Rotlicht springenden Ampel übermäßig stark bremsen muss. Dazu gab auch nicht die Fahrweise des Beklagten zu 1 Anlass. Er befand sich nach den unstreitigen und festgestellten Umständen sozusagen nur bei Gelegenheit zwischen der auf Rotlicht springenden Ampel und dem die Klägerin transportierenden Bus. Denn sein verkehrsgerechtes Bremsen und Zumstehenkommen an der Ampel steht hier außer Streit. Allein der Umstand, dass der Beklagte zu 1 durch seine verkehrsgerechte Anwesenheit den der Busfahrerin zum Bremsen und zum Zumstehenkommen zur Verfügung stehenden Raum verringerte, reicht nicht aus, um eine im Rahmen des § 7 Abs. 1 StVG relevante Ursächlichkeit seiner Fahrweise (oder sonstigen Verkehrsbeeinflussung) für den Unfall zu bejahen. 28

4. Das Landgericht hat die Klage damit aufgrund seiner nicht zu beanstandenden Feststellungen im Ergebnis zutreffend abgewiesen.

II. 30

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. 31

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. 32

Der Senat beabsichtigt deshalb, die Berufung gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen. 33

Die Berufung ist durch Beschluss vom 03.05.2022 zurückgewiesen worden.