
Datum: 02.09.2022
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 5/21
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2022:0902.7U5.21.00

Vorinstanz: Landgericht Bochum, 5 O 364/18
Schlagworte: Ausparken; blockierte Fahrbahn; durchgezogene Mittellinie; Überholen.
Normen: § 7 StVG; § 17 Abs. 2 StVG; § 1 Abs. 2 StVO; § 10 StVO;; § 6 StVO; § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO

Leitsätze:

1. Wer ein auf seiner Fahrspur haltendes Fahrzeug überholt, muss im Rahmen des Rücksichtnahmegebotes nach § 1 Abs. 2 StVO eine mäßige Behinderung seiner Weiterfahrt durch ein vor dem haltenden Fahrzeug ausparkendes Fahrzeug hinnehmen und das von ihm geführte Fahrzeug abbremsen, um dem ausparkenden Fahrzeug den Abschluss des Ausparkvorgangs zu ermöglichen (in Fortschreibung zu BGH Urt. v. 8.3.2022 – VI ZR 1308/20, NJW 2022, 1810 Rn. 16).

2. In einer solchen innerorts nicht seltenen Situation einer „Fahrbahnblockade“ zum Zwecke, ein Aus- und anschließendes Einparken zu ermöglichen, greift kein Anscheinsbeweis für einen Verstoß gegen § 10 Satz 1 StVO zu Lasten des Ausparkenden.

3. In einer solchen Situation ist der Ausparkende zudem nicht verpflichtet, gänzlich vom Ausparken Abstand zu nehmen, sich durch einen gesonderten Einweiser einweisen zu lassen oder nur schrittweise auszuparken, jedenfalls wenn – wie hier – der einzig vorhandene Fahrstreifen durch das haltende Fahrzeug nicht nur blockiert, sondern auch noch durch eine durchgezogene Mittellinie, die grundsätzlich nicht überfahren werden darf, abgetrennt ist.

4. Dennoch bleibt es dabei, dass eine durchgezogene Mittellinie (§ 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Zeichen 295, Anlage 2 zu § 41 StVO, lfd. Nr. 68) allein dem Schutz des Gegenverkehrs und des Mitverkehrs, nicht aber dem Schutz des in die Fahrbahn Einfahrenden dient (in Anschluss an OLG Hamm Beschl. v. 26.10.2018 – 7 U 56/18, r+s 2019, 44 Rn. 26).

5. Auch § 6 StVO dient nur dem Schutz des Gegenverkehrs und des nachfolgenden, nicht aber dem des einbiegenden Verkehrs (im Anschluss an OLG Düsseldorf Beschl. v. 5.2.1982 – 5 Ss OWi 634/81 I, VRS 63, 60).

6. Ebenso schützt § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO nur Teilnehmer des fließenden Verkehrs, nicht aber den vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrenden (im Anschluss an BGH Ur. v. 8.3.2022 – VI ZR 1308/20, r+s 2022, 343 Rn. 12).

Rechtskraft: rechtskräftig

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 29.12.2020 verkündete Urteil des Einzelrichters der 5. Zivilkammer des Landgerichts Bochum (5 O 364/18) abgeändert:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an den Kläger 5.773,90 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 07.08.2018 sowie außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 571,44 € zu zahlen.

Wegen der weitergehenden Zinsforderung bleibt die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen die Beklagten als Gesamtschuldner mit Ausnahme der durch die Anrufung des unzuständigen Gerichts entstandenen Mehrkosten. Diese trägt der Kläger.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

1

I.

2

Der Kläger nimmt die Beklagten in ihrer jeweiligen Eigenschaft als Fahrerin, Halter und Haftpflichtversicherer auf Ersatz seines unfallbedingten Schadens in Anspruch. Als der Kläger innerorts vom längs der Fahrbahn verlaufenden Parkstreifen aus auf die Fahrbahn auffahren wollte, hielt der Zeuge A, der dies bemerkt hatte und seinerseits auf der Suche nach einem Parkplatz war, seinen VW-Bus auf der Fahrbahn aus seiner Sicht vor der

3

freiwerdenden Parklücke an und blockierte so die Sicht beider unfallbeteiligter Fahrer aufeinander und zudem die ungehinderte Weiterfahrt der hinter ihm befindlichen Beklagten zu 1. Diese scherte daraufhin die durchgezogene Mittellinie überfahrend auf die Gegenfahrbahn aus. Im Zuge des Einscherens nach Vorbeifahrt an dem VW-Bus kollidierte das Fahrzeug des Beklagten zu 2. ungebremst mit dem klägerischen Fahrzeug, wobei der genaue Kollisionsort im Zuge der Unfallaufnahme nicht dokumentiert wurde. Der klägerische PKW wurde im Heckbereich hinten links, der von der Beklagten zu 1 geführten PKW an der rechtsseitigen Frontstoßfängerverkleidung beschädigt. Nach dem Ergebnis des erstinstanzlich eingeholten unfallanalytischen Sachverständigengutachtens hätte die Beklagte zu 1. die Kollision durch eine Angleichungsbremmung räumlich vermeiden können.

Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird im Übrigen gemäß §§ 540 Abs. 2, 313a Abs. 1 Satz 1, 544 Abs. 2 ZPO abgesehen. 4

II. 5

Die Berufung des Klägers ist zulässig und mit Ausnahme eines geringen Teils der begehrten Zinsforderung begründet. 6

Der Kläger hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner einen Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von insgesamt 5.773,90 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 7.8.2018 sowie auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Höhe von 571,44 EUR aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG. 7

Nur soweit der Kläger darüber hinaus die Zahlung von Zinsen auf die Hauptforderung bereits seit dem 6.8.2018 begehrt, ist die Berufung unbegründet; insoweit verbleibt es bei der Klageabweisung durch das Landgericht. 8

1. 9

Der streitgegenständliche Unfall hat sich zweifellos im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb des von der Beklagten zu 1) geführten, von dem Beklagten zu 2) gehaltenen und bei der Beklagten zu 3) haftpflichtversicherten PKW mit dem amtlichen Kennzeichen XX-XX 00 ereignet. 10

Die Ersatzpflicht ist nicht gemäß § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen, weil der Unfall offenkundig nicht durch höhere Gewalt verursacht worden ist. 11

Der Unfall war jedenfalls für die Beklagte zu 1) kein unabwendbares Ereignis gem. § 17 Abs. 3 StVG. 12

Die Unabwendbarkeit des Unfallgeschehens muss jeweils die Partei beweisen, die sich darauf beruft (vgl. Senat Urt. v. 3.12.2021 – 7 U 33/20, NJW-RR 2022, 676, Rn. 3). Diesen Beweis haben die Beklagten nicht geführt. Vielmehr hätte die Beklagte zu 1) den Unfall nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen B in seinem schriftlichen Gutachten vom 30.3.2020 (dort auf S. 14), die von den Parteien nicht angegriffen werden und denen sich der Senat nach eigener Prüfung anschließt, an beiden aus technischer Sicht möglichen Kollisionsorten bereits durch die Vornahme einer schlichten Angleichungsbremmung vermeiden können. 13

Ob der Unfall für den Kläger ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG darstellte, kann dahingestellt bleiben, da jedenfalls die erforderliche Abwägung der 14

wechselseitigen Verursachungsbeiträge gem. § 17 Abs. 1 und 2 StVG zu einer Alleinhaftung der Beklagten führt.

2. 15

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, d.h. 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, NJW 2018, 3095 Rn. 10). Darüber hinaus ist die konkrete Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge von Bedeutung. Die Umstände, die die konkrete Betriebsgefahr des anderen Fahrzeugs erhöhen, insbesondere also dem anderen zum Verschulden gereichen, hat im Rahmen der nach § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung jeweils der Unfallgegner zu beweisen (vgl. Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG [Stand: 01.12.2021] Rn. 78). 16

a) 17

Auf Seiten der Beklagten zu 1) scheiden Verkehrsverstöße gegen § 41 Abs. 1, § 6 und § 7 Abs. 5 Satz 1 bereits aus Rechtsgründen aus. Verletzungen der Pflichten aus § 3 Abs. 1 Satz 4 oder Abs. 3 Nr. 1 StVO sind nicht bewiesen bzw. nicht kausal. Ihr ist aber ein Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO zur Last zu legen. 18

aa) 19

Im Hinblick auf das unstreitige Überfahren der durchgezogenen Mittellinie ist kein Verstoß der Beklagten zu 1) gegen § 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Zeichen 295, Anlage 2 zu § 41 StVO, lfd. Nr. 68 in das Abwägungsverhältnis einzustellen, da die durchgezogene Mittellinie allein dem Schutz des Gegenverkehrs und des Mitverkehrs, nicht aber dem Schutz des in die Fahrbahn Einfahrenden dient (Senat Beschl. v. 26.10.2018 – 7 U 56/18, r+s 2019, 44 Rn. 26; KG Urt. v. 12.2.1998 - 12 U 5603/96, NZV 1998, 376 [unter 2 b. bb]). 20

Entsprechendes gilt für einen etwaigen Verstoß der Beklagten zu 1) gegen § 6 StVO, da diese Vorschrift nur den Schutz des Gegenverkehrs und des nachfolgenden, nicht aber den des einbiegenden Verkehrs bezweckt (OLG Düsseldorf Beschl. v. 5.2.1982 – 5 Ss OWi 634/81 I, juris; Helle in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 6 StVO (Stand: 01.12.2021) Rn. 30). 21

§ 7 Abs. 5 Satz 1 StVO schützt nur Teilnehmer des fließenden Verkehrs, nicht aber den vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrenden (BGH Urt. v. 8.3.2022 - VI ZR 1308/20, r+s 2022, 343 Rn. 12). 22

bb) 23

Der Beklagten zu 1) ist auch kein Verstoß gegen § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO wegen einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzulasten. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen B in seinem schriftlichen Gutachten vom 30.3.2020 (dort auf S. 13) stieß die Beklagte zu 1) mit dem von ihr gesteuerten Fahrzeug 24

ungebremst mit dem Klägerfahrzeug zusammen. In dem möglichen Szenario A geschah dies mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h (Gutachten S. 11), im ebenfalls möglichen Szenario B mit einer Geschwindigkeit von 34 km/h (Gutachten S. 12). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der Unfallstelle beträgt unstreitig 50 km/h. Ein Verstoß der Beklagten zu 1) gegen § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist hiernach nicht ersichtlich.

cc) 25

Auch ein unfallkausaler Verstoß der Beklagten zu 1) gegen das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO, wonach nur so schnell gefahren werden darf, dass innerhalb der übersehbaren Strecke angehalten werden kann, liegt nicht vor. Es kann dahingestellt bleiben, ob die von der Beklagten zu 1) gefahrene Geschwindigkeit unter dem Gesichtspunkt, dass sie durch den haltenden VW-Bus des Zeugen A nur eine eingeschränkte Sicht auf die Fahrbahn hinter diesem hatte, überhöht war. Ein etwaiger Geschwindigkeitsverstoß der Beklagten zu 1) ist jedenfalls nicht für den Eintritt des Unfalls kausal geworden, sondern vielmehr eine fehlende Aufmerksamkeit ihrerseits. Obwohl sie nach den Ausführungen des Sachverständigen B in beiden denkbaren Unfallszenarien das ausparkende Klägerfahrzeug hätte erkennen und den Eintritt des Unfalls bereits durch die Vornahme einer Angleichungsbremmung hätte vermeiden können, ist sie ungebremst weitergefahren. 26

Auch dafür, dass es bei einer geringeren Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs nur zu einem geringeren Schadensumfang gekommen wäre, ist durch den Kläger nichts vorgetragen und hierfür bestehen auch keine Anhaltspunkte. 27

dd) 28

Der Beklagten zu 1) ist allerdings aufgrund ihrer fehlenden Reaktion auf das ausparkende klägerische Fahrzeug vor ihr ein Verstoß gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot des § 1 Abs. 2 StVO anzulasten. 29

Trotz des grundsätzlichen Vorrangs des fließenden Verkehrs hat auch dieser auf den Ein- oder Anfahrenden im Rahmen des § 1 StVO Rücksicht zu nehmen und eine mäßige Behinderung hinzunehmen. Der sich im fließenden Verkehr bewegend Vorfahrtsberechtigte darf zwar, sofern nicht Anzeichen für eine bestehende Verletzung seines Vorrangs sprechen, darauf vertrauen, dass der Einfahrende sein Vorrecht beachten wird. Diesen Vorrang gegenüber dem Einfahrenden hat auch der den Fahrstreifen Wechselnde. Der fließende Verkehr darf seine ungehinderte Weiterfahrt aber nicht erzwingen (§ 11 Abs. 3 StVO) und muss das Ein- oder Anfahren gegebenenfalls durch Verringern seiner Geschwindigkeit erleichtern, da ansonsten im Stadtverkehr jedes Ein- oder Anfahren zum Erliegen käme (vgl. BGH Urt. v. 8.3.2022 – VI ZR 1308/20, NJW 2022, 1810 Rn. 16). 30

Nach Maßgabe dieser Grundsätze war für die Beklagte zu 1) eine mäßige Behinderung ihrer Weiterfahrt durch den ausparkenden Kläger hinzunehmen und das von ihr geführte Fahrzeug abzubremmen, um dem Kläger den Abschluss des Ausparkvorgangs zu ermöglichen. Eine Reaktionsaufforderung bestand für die Beklagte zu 1) zu dem Zeitpunkt, in welchem sie im Zuge der Vorbeifahrt an dem haltenden VW-Bus das vor ihr bereits ausparkende Klägerfahrzeug erkennen konnte. 31

Nach den Ausführungen des Sachverständigen B in seinem schriftlichen Gutachten vom 30.3.2020 hätte die Beklagte zu 1) unabhängig davon, an welchem Ort sich die Kollision konkret ereignet hat, das ausparkende Klägerfahrzeug erkennen und jeweils unter Zugrundelegung einer Reaktionszeit von 1 s den Unfall bereits durch die Vornahme einer 32

Angleichungsbremmung vermeiden können. In der konkreten kritischen Situation, die durch die Sichtbehinderung und die Blockade des einzigen und durch eine durchgezogene Mittellinie von der Gegenfahrbahn abgetrennten Fahrstreifens seitens des VW-Busses gekennzeichnet war, durfte sie ihr Vorfahrtsrecht nicht erzwingen und ungebremst weiterfahren, sondern war vielmehr gehalten, die kritische Verkehrssituation aufzulösen, indem sie ihr Fahrzeug abbremste. Infolgedessen ist ihr ein Verstoß gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot des § 1 Abs. 2 StVO zur Last zu legen.	
b)	33
Demgegenüber ist ein in das Abwägungsverhältnis einzustellender Verkehrsverstoß des Klägers nicht nachgewiesen. Insbesondere greift zu seinen Lasten kein Anscheinsbeweis mit Blick auf die Verletzung des Pflichtenprogramms aus § 10 Satz 1 StVO.	34
aa)	35
Soweit er als von einem anderen Straßenteil auf die Fahrbahn Einfahrender sich nach § 10 Satz 1 StVO so zu verhalten hatte, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen war, verlangte dies von ihm die Einhaltung äußerster Sorgfalt, insbesondere gegenüber dem fließenden Verkehr (BGH Urt. v. 25.4.1985 – III ZR 53/84 Rn. 15, juris). Infolgedessen streitet grundsätzlich der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Ein- bzw. Ausfahrenden, wenn es in unmittelbarem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit dem Ein- oder Anfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr kommt (vgl. Senat Urt. v. 21.12.2021 – 7 U 21/20, NJOZ 2022, 790 Rn. 13). Die Anwendung des Anscheinsbeweises setzt allerdings voraus, dass ein Geschehensablauf vorliegt, bei dem sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat. Es muss sich um Tatbestände handeln, für die nach der Lebenserfahrung eine schuldhafte Verursachung typisch ist (vgl. BGH Urt. v. 15.12.2015 – VI ZR 6/15, NJW 2016, 1098 Rn. 14 zu § 9 Abs. 5 StVO).	36
An einer solchen typischen Situation für einen Verstoß gegen § 10 Satz 1 StVO, in welcher der Anfahrende nicht auf den rückwärtigen oder einen den Fahrstreifen wechselnden Verkehr achtet, fehlt es mit Blick auf die streitgegenständliche Situation.	37
Für die in Fahrtrichtung der Beklagten zu 1) fahrenden Fahrzeuge existierte nur ein Fahrstreifen, welcher hinter der Parklücke unstreitig durch den haltenden VW-Bus des Zeugen A blockiert wurde. Dieser Fahrstreifen war zudem durch eine durchgezogene Mittellinie (Zeichen 295) von dem Fahrstreifen des Gegenverkehrs abgetrennt, welche nur ausnahmsweise unter Anwendung eines Höchstmaßes an Sorgfalt überfahren werden darf, wenn an einem Hindernis sonst nicht vorbeizukommen ist (vgl. OLG Saarbrücken Urt. v. 1.12.2016 - 4 U 109/15 Rn. 47, juris; Lafontaine in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 41 StVO (Stand: 01.12.2021) Rn. 354). In einer solchen innerorts nicht seltenen Situation einer „Fahrbahnblockade“ zum Zwecke, ein Aus- und anschließendes eigenes Einparken zu ermöglichen, kann von einem typischen Geschehensablauf mit Blick auf die Nichtbeachtung des fließenden rückwärtigen Verkehrs nicht die Rede sein.	38
Für einen Verstoß des Klägers gegen die Pflichten des § 10 Satz 1 StVO spricht daher kein Anscheinsbeweis.	39
bb)	40

Ein damit von den Beklagten nach dem Maßstab des § 286 ZPO zu beweisender Verstoß des Klägers gegen § 10 Satz 1 StVO steht auf Basis der überzeugenden Unfallanalyse des Sachverständigen nicht fest.	41
(1)	42
Nach den Ausführungen des Sachverständigen B in seinem schriftlichen Sachverständigengutachten vom 30.3.2020 kommen aus technischer Sicht zwei Unfallszenarien in Betracht, nämlich ein Szenario A, in welchem sich das Klägerfahrzeug im Zeitpunkt der Kollision noch in einer leicht schrägen Position, jedoch bereits vollständig auf der Straße befand und ein Szenario B, in welchem sich die Kollision erst etwa eine Fahrzeuglänge hinter der Parklücke ereignete.	43
In dem nach den Ausführungen des Sachverständigen B technisch möglichen Unfallszenario A, in welchem sich das Klägerfahrzeug im Zeitpunkt der Kollision noch in einer leicht schrägen Position, jedoch bereits vollständig auf der Straße befand, hätte der Kläger das Beklagtenfahrzeug nach den Ausführungen des Sachverständigen zwar, als er sich in der in Anlage 9 zum Gutachten vom 30.3.2020 ersichtlichen gelben Position befand, bei einem Schulterblick knapp erkennen, das Unfallgeschehen aber auch bei Vornahme einer Vollbremsung nicht mehr räumlich vermeiden können (Gutachten S. 12).	44
In dem nach den Ausführungen des Sachverständigen B technisch ebenfalls möglichen Unfallszenario B, in welchem sich die Kollision erst etwa eine Fahrzeuglänge hinter der Parklücke ereignete, war der Unfall für den Kläger zwar vermeidbar, dies aber nur dann, wenn er beim Ausparken kontinuierlich den rückwärtigen Verkehrsraum beobachtet und auf das schräg hinter dem VW-Bus ausscherende Fahrzeug bei Erkennbarkeit sofort mit einer Vollbremsung reagiert hätte (Gutachten S. 13).	45
(2)	46
An welcher Stelle sich der Kollisionsort befand und welches Szenario mithin zutreffend ist, ist nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme allerdings offen.	47
Der Sachverständige vermochte hierzu keine Feststellungen zu treffen. Er hat ausgeführt, das Beklagtenfahrzeug sei mit der vorderen rechten Ecke unter einem Winkel von 10 Grad ungebremst gegen die linke hintere Seite des Klägerfahrzeugs gefahren (Gutachten S. 13). Der Kollisionsort sei nicht durch Spuren definiert und die Endstellungen der Fahrzeuge nicht bekannt (Gutachten S. 6).	48
Der Zeuge A hat bekundet, der Unfall habe sich nach seiner Erinnerung direkt links von ihm ereignet. Es könne aber auch sein, dass sich der Kollisionsort ein Stück schräg links von ihm ereignet habe. Genau könne er sich hieran nicht mehr erinnern (Protokoll vom 28.10.2019 S. 3 = GA-113). Hinsichtlich des genauen Kollisionsortes waren seine Angaben damit unergiebig.	49
Selbiges gilt für die Angaben der Zeugin C. Diese hat angegeben, nur noch zu wissen, dass irgendetwas schnell angekommen sei und es dann geknallt habe. Im Übrigen habe sie an das Unfallgeschehen keine Erinnerung mehr (Protokoll vom 28.10.2019 S. 4 = GA-114).	50
(3)	51
Infolgedessen, dass der Kollisionsort offen und je nach Kollisionsort eine räumliche Vermeidbarkeit der Kollision durch den Kläger (nicht) darstellbar ist, hängt die Beurteilung, ob	52

der Kläger den hohen Sorgfaltsanforderungen des § 10 Satz 1 Hs. 1 a. E., Hs. 2 StVO nachgekommen ist, davon ab, ob er aufgrund der Sichtbehinderung durch den VW-Bus von einem Ausparken gänzlich hätte Abstand nehmen (Hs. 1) oder sich hätte einweisen lassen (Hs. 2) müssen oder sich zum Zwecke ständiger Beobachtung des an dem VW-Bus vorbeifahrenden Verkehrs nur schrittweise aus der Parklücke hätte heraustasten dürfen (Hs. 1).

Einen gänzlichen Verzicht auf ein Ausparken mangels Sicht auf den Verkehr hinter dem die Fahrbahn blockierenden Fahrzeug oder ein Einweisenlassen zu verlangen, bedeutete, eine bewährte Verkehrssituation preiszugeben. Angesichts der Parkplatzknappheit in den Innenstädten ist das kurzzeitige Anhalten auf der Fahrbahn, um einem anderen Verkehrsteilnehmer das Ausparken zu ermöglichen und sodann selbst einzuparken, verkehrstypisch. Dies gilt umso mehr, wenn – wie hier – der einzig vorhandene Fahrstreifen nicht nur blockiert, sondern auch noch durch eine durchgezogene Mittellinie, die grundsätzlich nicht überfahren werden darf, abgetrennt ist. Das die Fahrbahn blockierende Fahrzeug stellt insoweit in diesem Fall letztlich eine Art Einweiser dar, vermitteln doch Fahrzeug und durchgezogene Linie eine hinreichende, wenn auch im Einzelfall nicht absolute – auch durch einen tatsächlichen Einweiser nie zu gewährende – Sicherheit, den Einfahrtvorgang ungehindert durchführen zu können. 53

Im Raum steht damit mit Blick auf die höchsten Sorgfaltspflichten aus § 10 Satz 1 Hs. 1 StVO allein die Verpflichtung zu einem Ausparken in Schrittgeschwindigkeit zwecks ständiger Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs hinter dem haltenden und die Fahrbahn blockierenden Fahrzeug. Jedenfalls für die streitgegenständliche Situation, in der der VW-Bus die durch eine durchgezogene Mittellinie abgetrennte Fahrspur vollständig blockierte, verneint der Senat eine solche Verpflichtung. Zur Vermeidung einer kritischen Situation infolge der Fahrbahnblockade war es vielmehr angezeigt, den Ausparkvorgang gerade nicht zu verzögern, um der Gefahr, dass sich Fahrer der hinter dem VW-Bus stauenden Fahrzeuge zu einer Vorbeifahrt an diesem unter Überfahren der durchgezogenen Mittellinie entschließen würden, zu begegnen. Ein Verstoß des Klägers gegen § 10 Satz 1 StVO steht damit nicht fest. 54

cc) 55

Ebensowenig ist dementsprechend ein Verstoß des Klägers gegen die aus § 1 Abs. 2 StVO abgeleiteten allgemeinen Sorgfaltspflichten bewiesen. 56

c) 57

Im Ergebnis ist zulasten der Beklagten ein Verstoß der Beklagten zu 1) gegen § 1 Abs. 2 StVO in die Abwägung einzustellen, während ein unfallursächlicher Verkehrsverstoß des Klägers nicht vorliegt. Infolgedessen ist auf Klägerseite lediglich die einfache Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs in die Abwägung einzustellen. Diese tritt angesichts des groben Verkehrsverstoßes der Beklagten zu 1), die das Ausparkmanöver des Klägers in beiden denkbaren Unfallszenarien erkennen und den Unfall bereits durch eine Angleichungsbremmung hätte vermeiden können, vollständig zurück. 58

3. 59

Der Höhe nach steht dem Kläger gegen die Beklagten ein Anspruch auf Ersatz eines Fahrzeugschadens i.H.v. 4.770,00 EUR sowie von Sachverständigenkosten i.H.v. 604,06 EUR, Abschleppkosten i.H.v. 399,84 EUR und vorgerichtlicher Rechtsanwaltsgebühren i.H.v. 60

571,44 EUR zu.

- a) 61
- Der Kläger hat gegen die Beklagten einen Anspruch auf Ersatz des geltend gemachten 62
Fahrzeugschadens in Höhe von 4.770,00 EUR, den er zulässigerweise fiktiv auf
Totalschadenbasis abrechnet.
- Er hat insoweit einen Anspruch auf Ersatz des Netto-Wiederbeschaffungsaufwands, mithin 63
des Netto-Wiederbeschaffungswerts abzüglich des Netto-Restwerts.
- Der Nettowiederbeschaffungswert, also der Wert für den ein vergleichbares Fahrzeug ohne 64
den streitgegenständlichen Unfallschaden zum damaligen Zeitpunkt auf dem Markt erworben
werden konnte, beläuft sich vorliegend auf 6.000,00 EUR. Dies ergibt sich aus dem durch die
Beklagten nicht bestrittenen von Klägerseite vorgelegten Gutachten von E vom 12.7.2018,
wonach entsprechende Fahrzeuge überwiegend am Privatmarkt angeboten und damit
umsatzsteuerfrei angeboten werden (Gutachten S. 5 = GA-13).
- Soweit der Kläger das Fahrzeug nicht lediglich zu dem in dem vorgenannten E-Gutachten 65
ausgewiesenen Netto-Restwert von 1.033,61 EUR, sondern (als Privatmann) zu einem
höheren Netto-Restwert von 1.200,00 EUR veräußert hat, kann dahingestellt bleiben, ob er
sich – was wohl zu bejahen wäre (vgl. BGH Urte. v. 7.12.2004 – VI ZR 119/04, NJW 2005, 357
[unter II. 3. b.]; Senat Urte. v. 12.3.2021 – 7 U 12/20, NJW-RR 2021, 1188 Rn. 21) – diesen
von ihm erzielten höheren Erlös anrechnen lassen muss, da er sich sogar weitergehend den
durch die E ermittelten Brutto-Restwert von 1.230,00 EUR abziehen lässt.
- Soweit die Beklagte zu 3) dem Kläger mit Schreiben vom 17.7.2018 ein höheres 66
Restwertangebot in Höhe von 2.133,00 EUR übermittelt hat, muss der Kläger sich dieses im
Wege seiner Schadenminderungspflicht gem. § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht entgegenhalten
lassen, da er sein Fahrzeug nach seinen schlüssigen Angaben im Senatstermin vom
2.9.2022 bereits am 15.7.2018 – und zwar rechtlich zulässig unter Zugrundelegung des
Schadensgutachtens der E (vgl. hierzu BGH Urte. v. 25.6.2019 – VI ZR 358/18, r + s 2019,
539 Rn. 10) – veräußert hatte. Der Geschädigte ist weder verpflichtet, über die Einholung des
Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die
Angebote auch räumlich entfernter Interessenten einzuholen oder einen Sondermarkt für
Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen, noch ist er gehalten abzuwarten, um
dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer vor der Veräußerung des beschädigten
Fahrzeugs Gelegenheit zu geben, zum eingeholten Gutachten Stellung zu nehmen und ggf.
bessere Restwertangebote zu übermitteln (BGH, a.a.O.).
- b) 67
- Der Kläger hat zudem gegen die Beklagten einen Anspruch auf Ersatz der – unter den 68
Parteien der Höhe nach unstreitigen – Sachverständigenkosten i.H.v. 604,06 EUR und der
Abschleppkosten i.H.v. 399,84 EUR.
- c) 69
- Weiterhin steht ihm gegen die Beklagten der begehrte Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher 70
Rechtsanwaltskosten in Höhe von 571,44 EUR zu, welche sich aus einer 1,3
Geschäftsgebühr in Höhe von 460,20 EUR zzgl. einer Auslagenpauschale nach RVG VV Nr.
7002 i.H.v. 20,00 EUR und 91,24 EUR Mehrwertsteuer zusammensetzen.

d)	71
Darüber hinaus steht dem Kläger auf die Hauptforderung aufgrund der Erfüllungsverweigerung der Beklagten zu 3) mit Schreiben vom 6.8.2018 ein Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen ab dem 7.8.2018 zu, §§ 280 Abs. 1, 286 Abs. 2 Nr. 3, 187 BGB.	72
Soweit der Kläger darüber hinaus die Zahlung von Zinsen bereits ab dem 6.8.2018 begehrt, verbleibt es hingegen bei der Klageabweisung durch das Landgericht, da der Tag der Erfüllungsverweigerung nach § 187 BGB außer Betracht bleibt.	73
III.	74
Die Nebenentscheidung bezüglich der Kosten folgt aus §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 281 Abs. 3 Satz 2 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.	75
IV.	76
Die Zulassung der Revision war nicht veranlasst, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO nicht vorliegen. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.	77