Landgericht Bonn, 1 O 110/15

Datum:	28.10.2016
Gericht:	Landgericht Bonn
Spruchkörper:	1. Zivilkammer des Landgerichts
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	1 O 110/15
ECLI:	ECLI:DE:LGBN:2016:1028.1O110.15.00

Schlagworte:	grober Fahrlässigkeit, Autovermietung, Kaskoversicherungsschutz
Normen:	§ 81 VVG, § 23 VVG, § 26 VVG, § 307 BGB
Sachgebiet:	Recht (allgemein - und (Rechts-) Wissenschaften)

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreites einschließlich der Kosten des selbständigen Beweisverfahrens vor dem Landgericht Bonn – 1 OH 7/15 – werden der Klägerin auferlegt.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

T a t b e s t a n d 1

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall mit dem von dem Beklagten zu 1. angemieteten Lkw der Klägerin des Typs N ### Kipper, amtliches Kennzeichen $$-&& ####, der sich am 02.01.2015 auf der K## (C Straße) in M (L) ereignete (Unfallmitteilung = Bl.# und Bl.## d.A.). Die Beklagte zu 2. ist der Haftpflichtversicherer des Beklagten zu 1. 2

In dem schriftlichen Mietvertrag zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 1. vom 02.01.2015 über das Fahrzeug (Bl.# d.A.) heißt es: 3

Haftung für selbstverschuldete Kaskoschäden bis zu: (Ausnahme siehe AGB) 1.750,00 €. 4

5

Die zitierten Geschäftsbedingungen der Klägerin (Bl. # d.A.) enthalten unter anderem folgende Regelungen:

VI. Haftung des/der Mieter/s 6

Der/die Mieter haftet/n für alle von ihm/ihnen zu vertretenden Schäden, die während der Mietzeit (…) am und durch das Mietfahrzeug entstehen. (…) 7

VII. Haftungsreduzierung 8

1. Ist eine Haftungsreduzierung nach den Grundsätzen einer Vollkasko-Versicherung gegen zusätzliches Entgelt vereinbart worden, reduziert sich die Haftung nach Ziffer VI. bis zur Höhe der vereinbarten Selbstbeteiligung. (…) 9

2. Trotz einer vereinbarten Haftungsreduzierung haftet/n der/die Mieter unbegrenzt für den gesamten Schaden, wenn er diesen grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt hat. (…) 10

Der Beklagte zu 1. holte den angemieteten Lkw am Unfalltage bei der Klägerin ab und fuhr mit dem Fahrzeug zu seinem Grundstück in X. Dort verband er seinen Anhänger mit dem amtlichen Kennzeichen $$-&& ###, dessen TÜV-Zulassung im September 2014 abgelaufen war, mit dem Lkw. Hierfür und damit der Anhänger mit Strom versorgt werden konnte, verwendete der Beklagte zu 1. einen ihm von der Klägerin ausgeliehenen Adapter. Ferner schloss der Beklagte zu 1. die Druckluftbremsanalage des Anhängers an das Bremssystem des Lkw an. Hierfür verwendete der Beklagte zu 1. eigene Schläuche in einer gelblichen Farbe, auf denen sich keine Markierung mit einer DIN-Bezeichnung befand (vgl. Lichtbilder Bl.### sowie Abbildung 19 auf S.## des gerichtlichen Sachverständigengutachtens vom 25.04.2016). Der Klägerin war bekannt, dass der Beklagte zu 1. seinen Anhänger mit dem angemieteten Lkw abholen wollte. Der Ablauf der TÜV-Zulassung und die verwendeten Schläuche waren der Klägerin seinerzeit nicht bekannt. 11

Nachdem er den Lkw mit seinem Anhänger verbunden hatte, fuhren der Beklagte zu 1. als Fahrer und der Zeuge T als Beifahrer mit dem Lastzug eine Strecke von ungefähr 30 bis 35 Kilometern nach X2 (P). Dort lud der Beklagte zu 1. ein Bohrgerät mit einem Leergewicht von 4,5 t auf und fuhr mit dem vollbeladenen Anhänger – zusammen mit dem Zeugen T als Beifahrer - weiter, nach der Behauptung des Beklagten zu 1. nach I (S.1 und S.2 des Sitzungsprotokolls vom 25.09.2015). Dort lud der Beklagte zu 1. das Bohrgerät ab und setzte die Fahrt – mit dem Zeugen T als Beifahrer - fort. Auf der Fahrt verunfallte der Lastzug gegen 16:25 Uhr auf der in diesem Bereich abschüssigen C Straße in ##### L. Dabei kam das Zuggespann beim Einlenken in eine Rechtskurve von der rechten Fahrbahnseite ab, so dass die Zugmaschine mit der vorderen Stoßstange in die Leitplanke der gegenüberliegenden Fahrbahnseite fuhr (vgl. S.2 des o.g. Sitzungsprotokolls sowie Abbildung 6 auf S.9 des o.g. Sachverständigengutachtens). In dieser Linkskurve drehte sich der Lastzug und die Zugmaschine kollidierte rückwärts erneut mit der linksseitig gelegenen Leitplanke (Lichtbilder Bl.## – ## d.A. = Bl.### – ### d.A. sowie Abbildung 7 auf S.9 des o.g. Sachverständigengutachtens). Dort kamen Zugmaschine und Anhänger zum Stehen (Lichtbilder Bl.### – ### d.A. sowie Abbildung 8 auf S.10 des o.g. Sachverständigengutachtens). Vor dem Streckenabschnitt, in dem sich der Unfall ereignete, befindet sich ein die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkendes Verkehrszeichen (Zeichen 274 der Anlage 2 zur StVO), gefolgt von dem Gefahrzeichen „Schleuder- oder Rutschgefahr“ (Zeichen 114 der Anlage 1 zur StVO) mit dem Sinnbild „Schnee- oder Eisglätte“ (§ 39 Abs. 8 StVO). 12

13

Die Klägerin behauptet, der Beklagte zu 1. habe den Unfall durch eine überhöhte Geschwindigkeit, durch die Fahrt mit einem Anhänger ohne fehlende TÜV-Zulassung und durch die Verwendung von technisch nicht zugelassenen und ungeeigneten Bremsschläuchen verursacht. Durch die Verwendung dieser Schläuche habe der Anhänger keine (hinreichende) Bremswirkung gehabt. Der Lkw sei wegen der deshalb fehlenden „Voreilung“ des Anhängers von der Fahrbahn abgekommen. Im Übrigen wäre der Lkw aufgrund seines – unstreitig vorhandenen – ABS-Systems selbst im Falle einer beklagtenseits behaupteten kurzen Straßenglätte problemlos lenkfähig gewesen.

Die Klägerin vertritt die Rechtsansicht, dass der Beklagte zu 1. den Unfall grob fahrlässig verursacht habe und ihr die Beklagten deshalb nach den mietvertraglichen Geschäftsbedingungen beziehungsweise wegen einer Gefahrenerhöhung im Sinne der §§ 26, 23 VVG zum vollen Ersatz des ihr entstandenen Schadens verpflichtet seien. Sie behauptet, dass ihr durch den Unfall ein Schaden in folgender Höhe entstanden sei: 14

1. Sachverständigenkosten 15
100,00 €

2. Unfallschaden an dem Lkw 16
14.408,82 €

3. Abschleppkosten 17
1.260,50 €

4. Ortsbesichtigung Unfallstelle und Abschleppdienst 18
144,00 €

5. Ausfallschaden des Lkw für 28 Tage á 140,34 €, davon 75% 2.947,14 €. 19

Diese Beträge abzüglich der Selbstbeteiligung von 1.750,00 € macht die Klägerin mit vorliegender Klage geltend. 20

Die Klägerin beantragt, 21

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 17.110,46 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 24.02.2015 zu zahlen. 22

Die Beklagten beantragen, 23

die Klage abzuweisen. 24

Die Beklagten behaupten, der Anhänger sei zum Unfallzeitpunkt technisch einwandfrei gewesen und habe die volle Bremsleistung erbracht. Bei den von dem Beklagten zu 1. verwendeten Schläuchen habe es sich um 16 Bar-Druckleitungen gehandelt, die den zum Bremsen des Anhängers benötigten 8 Bar standgehalten hätten. Der Beklagte zu 1. sei allein wegen einer auf Nässe oder Glatteis beruhenden plötzlichen Straßenglätte mit dem Lastzug von der Straße abgekommen. 25

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze sowie die zu den Akten gereichten Unterlagen und Lichtbilder Bezug genommen. 26

27

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Zeugenvernehmung und Einholung eines Sachverständigengutachtens nebst dessen mündlicher Erläuterung. Wegen des Inhaltes und des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. T2 vom 25.04.2016 sowie die Sitzungsprotokolle der mündlichen Verhandlungen vom 25.09.2015 (Bl.### – ###d.A.) und vom 26.08.2016 (Bl.### – ### d.A.) nebst der dort von dem Sachverständigen überreichten Anlage A1 (Bl.### – ### d.A.) verwiesen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e 28

Die mit Klägerschriftsatz vom 11.06.2015 gemäß den §§ 263, 267 ZPO in zulässiger Weise auf die Beklagte zu 2. erweiterte Klage ist in der Sache nicht begründet. 29

Der Kläger hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner keinen Anspruch auf Zahlung von 17.110,46 €. 30

Über die von der Klageforderung hinaus bereits in Abzug gebrachte Selbstbeteiligung in Höhe von 1.750,00 € hinausgehende Zahlungsansprüche der Klägerin aus den §§ 280 Abs.1, 241 Abs.2 BGB in Verbindung mit dem Mietvertrag vom 02.01.2015, aus Delikt (§§ 823ff. BGB) oder aus den §§ 7 Abs.1, 18 Abs.1 StVG bestehen nicht. Denn derartige Ansprüche der Klägerin setzen voraus, dass der streitgegenständliche Unfallschaden durch den Beklagten zu 1. mindestens in grob fahrlässiger Weise verursacht worden wäre. Der Beweis einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Schadens durch den Beklagten zu 1. ist der Klägerin indes nicht gelungen. 31

1. Mit der im Tatbestand zitierten Klausel des Mietvertrages nebst Ziffer VII.1. Satz 1 der Geschäftsbedingungen haben die Klägerin und der Beklagte zu 1. für den streitgegenständlichen Kaskoschaden eine wirksame Vereinbarung einer Haftungshöchstgrenze von 1.750,00 € getroffen. 32

2. Diese ausdrücklich nach den Grundsätzen einer Vollkasko-Versicherung vereinbarte Haftungsreduzierung bleibt von der Regelung in Ziffer VII.2. Satz 2 der Geschäftsbedingungen der Klägerin unberührt, da diese Regelung nach § 307 Abs.1 Satz 1 und Abs.2 Ziffer 1. BGB unwirksam ist. Denn Ziffer VII.2. Satz 2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Klägerin (§ 305 Abs.1 Satz 1 BGB) weicht von wesentlichen Grundgedanken der einschlägigen gesetzlichen Regelung für die Fahrzeugvollversicherung § 81 Abs.2 VVG ab und benachteiligt deshalb den Beklagten zu 1. als Vertragspartner der Klägerin unangemessen (vgl. BGH NJW 2012, 222, 223 Rd.9ff. = BGHZ 191, 150ff.; OLG Koblenz NJOZ 2015, 100ff.; Armbrüster in Prölss/Martin, VVG, 29. Aufl. 2015, § 81 VVG Rd.85). 33

Dies folgt daraus, dass die zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 1. vereinbarte Haftungsreduzierung nach dem Leitbild der Kraftfahrzeugvollversicherung zu beurteilen ist, weil der Beklagte zu 1. wegen der ausdrücklichen Bezugnahme auf eine Vollkasko-Versicherung darauf vertrauen darf, dass die Reichweite dieses mietvertraglich vereinbarten Schutzes im Wesentlichen dem Schutz entspricht, den er als Eigentümer des Kraftfahrzeuges und Versicherungsnehmer in der Fahrzeugvollversicherung genießen würde (BGH NJW 2012, 222 Rd.11; MüKo/Wurmnest, BGB, 7. Aufl. 2016, § 307 Rd.108). Nur bei Einräumung eines derartigen Schutzes genügt der gewerbliche Kraftfahrzeugvermieter zudem seiner aus Treu und Glauben (§ 242 BGB) erwachsenen Verpflichtung, die Interessen seiner künftigen Vertragspartner bei der Ausgestaltung seiner Allgemeinen Mietbedingungen angemessen zu berücksichtigen (BGH, aaO.; BGH NJW 2009, 2881 Rd.13; MüKo/Wurmnest, aaO.). 34

In Anwendung des nach dem Leitbild der Fahrzeugvollversicherung einschlägigen § 81 Abs.2 VVG führt indes die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherungsnehmer nicht zu dessen unbegrenzter Haftung, sondern berechtigt den Versicherer nur dazu, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Die damit von dem Gesetzgeber bei grober Fahrlässigkeit vorgesehene Quotelung (vgl. dazu Armbrüster in Prölss/Martin, aaO., § 81 VVG Rd.56ff.) beinhaltet eine wesentliche Grundregel des Versicherungsrechts im Sinne von § 307 Abs.2 Ziffer 1. BGB, von der folglich weder in allgemeinen Versicherungsbedingungen noch in entsprechenden Bedingungen eines Mietvertrages abgewichen werden kann (BGH NJW 2012, 223 Rd.13). 35

3. Die Unwirksamkeit von Ziffer VII.2. Satz 2 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Klägerin hat indes nicht zur Folge, dass eine Haftung des Beklagten zu 1. über die vereinbarte Höchstgrenze hinaus bei grober Fahrlässigkeit entfiele (so aber LG Berlin DAR 2011, 264, 265; *Rogler*, r+s 2010, 1, 4f.). Vielmehr tritt die gesetzliche Regelung des § 81 Abs.2 VVG als interessengerechte Lösung gemäß § 306 Abs.2 BGB an die Stelle dieser unwirksamen Klausel (vgl. BGH NJW 2014, 3234, 3235 Rd.9ff.; BGH NJW 2012, 223f. Rd.16ff.; MüKo/Looschelders, VVG, 2. Aufl. 2016, § 81 Rd.157 jeweils m.w.N.). Denn ist eine Allgemeine Versicherungsbedingung nicht wirksamer Vertragsbestandteil geworden, so treten an ihre Stelle die Regelungen des Versicherungsvertragsgesetzes. Entsprechendes gilt für die hier zu beurteilende Haftungsfreistellung bei einer gewerblichen Fahrzeugvermietung, die sich ausdrücklich am Leitbild der Vollkaskoversicherung orientiert (BGH NJW 2014, 3234ff.; BGH NJW 2012, 224 Rd.19f.). 36

4. Die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen von § 81 Abs. 2 VVG liegen jedoch nicht vor, da der Klägerin der ihr obliegende Beweis nicht gelungen ist, dass der streitgegenständliche Unfallschaden von dem Beklagten zu 1. in mindestens grob fahrlässiger Weise verursacht worden ist. Die im Zuge der Zeugen- und Sachverständigenbeweisaufnahme gewonnenen Erkenntnisse sprechen vielmehr für das Gegenteil. 37

a) Die Beweislastverteilung zu Lasten der Klägerin folgt nach den eingangs unter 2. und 3. dargestellten Überlegungen aus der Anwendung von § 81 Abs.2 VVG, in dessen Rahmen den Versicherer die Beweislast für die tatsächlichen Voraussetzungen eines Haftungsausschlusstatbestandes trifft (vgl. Armbrüster in Prölss/Martin, aaO., § 81 Rd.67 und 68 m.w.N.). Denn die zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 1. ausdrücklich getroffene Vereinbarung der Gewährung eines an die Fahrzeugvollversicherung angelehnten Schutzes führt dazu, dass für die Parteien dieses Mietvertrages die gleiche Rechtslage besteht, wie sie bei dem Abschluss eines Kaskoversicherungsvertrages bestünde (vgl. OLG Rostock NJOZ 2004, 1394f. zu § 12 AKB a.F.; OLG Köln NJW-RR 2001, 1176 für einen Mietwagen-Diebstahl). Dementsprechend trifft nicht den Beklagten zu 1. die Beweislast, die Beschädigung der Mietsache entgegen § 280 Abs.1 Satz 2 BGB nicht zu vertreten zu haben (vgl. dazu Palandt/Grüneberg, BGB, 75. Aufl. 2016, § 280 Rd.40 m.w.N.), sondern die Klägerin hat die grob fahrlässige Herbeiführung des Schadensfalles darzulegen und zu beweisen (vgl. OLG Rostock, aaO., 1394, 1395). Die gleiche Wertung gilt hier im Rahmen der §§ 7 Abs.1, 18 Abs.1 StVG. 38

b) Eine grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles setzt hinsichtlich des Verschuldensmaßstabes voraus, dass der Versicherungsnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 Abs.1 Satz 2 BGB) in besonders schwerem Maße außer Acht gelassen hat, also selbst einfachste und ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt oder nicht 39

beachtet hat, was im gegebenen Fall jedem Dritten hätte einleuchten müssen (Armbrüster in Prölss/Martin, aaO., § 81 Rd.30 und Rd.39 jeweils m.w.N.). Im Bereich des Straßenverkehrs liegt sie vor, wenn das Verhalten des Versicherungsnehmers objektiv grob verkehrswidrig und subjektiv schlechthin unentschuldbar ist (OLG Köln, Urteil vom 19.09.2000 – 9 U 43/00 = juris Rd.6; OLG Köln VersR 1997, 57).

aa) Der Unfallschaden vom 02.01.2015 ist nicht durch eine überhöhte Geschwindigkeit des Beklagten zu 1. grob fahrlässig herbeigeführt worden. 40

Zwar ist nicht gänzlich auszuschließen, dass die Geschwindigkeit des von dem Beklagten zu 1. geführten Lastzuges zum Unfallzeitpunkt über der von § 3 Abs.3 Ziffer 2.b) StVO zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h für Lastkraftwagen von über 3,5 bis 7,5 t mit Anhänger lag. Denn der zum Gegenstand der Beweisaufnahme gemachte Ausdruck des digitalen Fahrtenschreibers der Zugmaschine (Bl.### d.A.) weist nach dem sorgfältigen schriftlichen Gutachten des Sachverständigen Dr.-Ing. T2 eine Geschwindigkeit von rund 72 km/h aus (S.28f. des Gutachtens vom 25.04.2016). 41

Allerdings hat der Sachverständige diese Feststellungen einschließlich des von ihm beschriebenen und bei diesen Geschwindigkeitswerten zusätzlich zu berücksichtigenden Toleranzbereiches von +/- 6 km/h im Rahmen seiner mündlichen Anhörung vom 26.08.2016 auf der Grundlage der nachträglichen ergänzenden Informationen der Klägerin (Anlagen zum Schriftsatz vom 31.05.2016 = Bl.### – ### d.A.) noch einmal überprüft. Dies hat aber letztendlich zu einer Reduzierung der festgestellten Geschwindigkeiten geführt. Denn der Sachverständige ist dabei einleuchtend und durch eine schriftliche Übersicht der exakten Auswertung des Fahrtenschreibers (Anlage A1, S.1 bis 4 0 Bl.### – ### d.A.) in allen Punkten überzeugend zu dem Ergebnis gelangt, dass die Annäherungsgeschwindigkeit des Lastzuges vor der Kollisionsstelle in einem Annäherungsbereich von 450 m zwischen 57 und 63 km/h lag, abzüglich einer Toleranz von 6 km/h mithin nachweisbar nur zwischen 51 km/h und 57 km/h (S.6 des Sitzungsprotokolls). 42

Eine den Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit begründende Geschwindigkeitsüberschreitung des Beklagten zu 1. liegt deshalb nicht vor (vgl. etwa OLG Köln VersR 1997, 57: Annäherung an eine scharfe Rechtskurve mit 100 km/h trotz Warnschildern und Geschwindigkeitstrichtern von 80, 60 und 40 km/h; LAG Schleswig Holstein, Urteil vom 14.09.2011 – 3 Sa 241/11 = juris: Geschwindigkeitsüberschreitung von 55% in einer Kurve mit zweigliedrigem Lkw; LG Mühlhausen, Urteil vom 02.05.1994 – 4 O 84/93 = juris: Einfahren in eine Straßenkurve mit stark überhöhter Geschwindigkeit von 80 km/h bei Nebel). 43

Diese hier festgestellten Geschwindigkeitstoleranzen führen auch in Verbindung mit dem Umstand, dass der Lastzug von der rechten Fahrbahn abgekommen und mit der Zugmaschine in die Leitplanke der gegenüberliegenden Fahrbahn gestoßen ist, zu keiner für die Klägerin günstigeren Beurteilung der Sach- und Beweislage. Zwar entspricht es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs einem allgemeinen Erfahrungssatz, dass einem Kraftfahrer, der mit seinem Fahrzeug von einer geraden und übersichtlichen Fahrbahn abgekommen ist, ein bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt vermeidbarer Fahrfehler unterlaufen ist (BGH NJW 1996, 1828). 44

Allerdings reicht ein Abkommen von der Fahrbahn allein als Grundlage für einen sogenannten Anscheinsbeweis nicht aus, wenn weitere besondere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die gegen die für einen derartigen Anscheinsbeweis erforderliche Typizität des Geschehensablaufes sprechen (BGH NJW 1996, 1828 zum Abkommen von der Fahrbahn beim Überholvorgang eines anderen Pkw; OLG Hamburg, 45

Urteil vom 12.09.1996 – 14 U 77/96 - juris). Denn nur Geschehensabläufe, bei denen sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat, tragen prima facie den Rückschluss auf eine (grob) schuldhafte Verursachung des Verkehrsunfalles (BGH NJW 1996, 1828; BGH r+s 1986, 59, 60). In Anwendung dieser Grundsätze fehlt es wegen dem steil abschüssigen Kurvenbereich der zur Unfallstelle führenden C Straße (K ##) und der durch die Verkehrsschilder „Schleuder- oder Rutschgefahr bei Nässe oder Schmutz“ nebst Zusatzzeichen „Schnee- oder Eisglätte“ dokumentierten erhöhten Schleuder- und Rutschgefahr vor Ort an einer hinreichenden Grundlage für einen Anscheinsbeweis in Bezug auf eine grobe Sorgfaltspflichtsverletzung des Beklagten zu 1.

Der Umstand, dass der Sachverständige Dr.-Ing. T2 in seinem schriftlichen Gutachten (dort S.29 und S.32) sorgfältig und überzeugend ausgeführt hat, dass selbst eine Geschwindigkeit des Lastzuges von circa 72 km/h nicht allein, sondern allenfalls im Zusammenwirken mit zusätzlichen Umständen, sei es Fahrbahnnässe und/oder ein Bremsmanöver, das Ausbrechen des Lkw aus der Rechtskurve hätte verursachen können, unterstreicht diese Würdigung. Denn nach den Feststellungen des Sachverständigen (S.32 des schriftlichen Gutachtens) hätte der Beklagte zu 1. die zur Unfallstelle führende Kurve aus technischer Sicht mit 79,7 km/h selbst bei nasser Fahrbahn ungebremst durchfahren können, ohne dass der Lastzug die Fahrbahnhaftung verloren hätte und von der Fahrbahn abgekommen wäre. Dies gilt nach den technisch plausiblen Ausführungen des Sachverständigen auch unter Berücksichtigung des beklagtenseits vorgetragenen Abbremsens bei einer Geschwindigkeit von 72 km/h vor dem Einfahren des Beklagten zu 1. in die Rechtskurve (S.32 des Gutachtens). 46

Berücksichtigt man darüber hinaus, dass es ausweislich der von dem Sachverständigen ausgewerteten Aufzeichnungen einer in der Nähe des Unfallortes befindlichen Wetterstation am Unfalltag Niederschläge gab und Temperaturen von 4 bis 12 Grad C vorherrschten (S.29 und 30 des Gutachtens), so liegen in Verbindung mit dem kurvenreichen abschüssigen Verlauf der Straße plötzlich auftretende Witterungseinflüsse als Mitursache für das Unfallgeschehen nahe (vgl. auch S.29 und S.32 f. des Sachverständigengutachtens). Unter weiterer Berücksichtigung der eingangs bereits dargestellten geringeren Annäherungsgeschwindigkeit des Lastzuges, ist der Vorwurf einer grob fahrlässigen Verursachung des Unfalles durch eine überhöhte Geschwindigkeit des Beklagten zu 1. nach alledem sogar widerlegt. 47

bb) Anknüpfend an die unter 4. b) aa) beschriebenen Örtlichkeiten, Witterungsverhältnisse und Annäherungsgeschwindigkeiten begründet auch ein Abbremsen des Fahrzeuges durch den Beklagten zu 1. weder in technischer Hinsicht noch in rechtlicher Hinsicht den Vorwurf einer grob fahrlässigen Verursachung des Unfallschadens. Es fehlt vielmehr an dem Nachweis einer besonders schweren Sorgfaltsverletzung im Straßenverkehr. 48

cc) Der Unfallschaden vom 02.01.2015 ist durch den Beklagten zu 1. nicht in grob fahrlässiger Weise dadurch verursacht worden, dass dieser den Lastzug mit einem Anhänger ohne TÜV-Zulassung verbunden und geführt hat. 49

Dafür, dass infolge der fehlenden Zulassung konkrete und für das Unfallgeschehen zumindest mitursächliche technische Mängel des Anhängers vorlagen, ist nichts ersichtlich. Entsprechende Anknüpfungstatsachen hierfür trägt auch die Klägerin nicht vor. 50

51

Ein allgemeiner Erfahrungssatz dahingehend, dass die Benutzung eines Anhängers ohne TÜV-Zulassung ein grob fahrlässiges Fehlverhalten im Straßenverkehr begründet, besteht nicht. Für einen hieraus abzuleitenden Anscheinsbeweis fehlt es insbesondere im Hinblick auf den subjektiven Tatbestand der groben Fahrlässigkeit an der erforderlichen Typizität des Geschehensablaufes (vgl. BGH NJW 2003, 1118, 1119; BGH NJW 1985, 2648; MüKo/Looschelders, VVG, 2. Aufl. 2016, § 81 Rd.172). Insoweit geltend hier die Ausführungen oben unter 4. b) aa) entsprechend.

dd) Die unfallbedingte Beschädigung des Fahrzeuges der Klägerin ist durch den Beklagten zu 1. auch nicht durch die Verwendung von technisch nicht zugelassenen beziehungsweise technisch ungeeigneten Brems- und Verbindungsschläuchen des Anhängers verursacht worden. 52

aaa) Der Klägerin ist der Beweis dafür, dass die von dem Beklagten zu 1. verwendeten – und unstreitig nicht mit einer DIN-Nummer markierten – Schläuche technisch unzulässig beziehungsweise ungeeignet waren und es dadurch wegen fehlender oder nicht ausreichender Bremswirkungen des Lastzuges zu dem Verkehrsunfall vom 02.01.2015 gekommen ist, nicht gelungen. 53

Die Aussage des Zeugen T3, der Beklagte zu 1. habe weder zulässige noch technisch geeignete „Gartenschläuche“ als Bremsschläuche verwendet, ist für sich gesehen ungeeignet zur Beantwortung dieses Beweisthemas. Denn der Zeuge hat seine Schlussfolgerungen maßgeblich darauf gestützt, dass die verwendeten und lichtbildlich dokumentierten Schläuche keine Markierung mit einer DIN-Bezeichnung enthalten und farblich von den ihm geläufigen handelsüblichen Verbindungsschläuchen abweichen. 54

Der Sachverständige Dr.-Ing. T2 hat demgegenüber in seinem schriftlichen Gutachten (dort S.19ff.) sowie im Rahmen seiner ausführlichen Erläuterung des Gutachtens in der mündlichen Verhandlung vom 26.08.2016 unter Bezugnahme auf seine Anfrage bei der Gesellschaft für Technische Überwachung (Anlage A1, S.5 - 7 = Bl.### – ### d.A.) sorgfältig und fundiert ausgeführt, dass die technische Zulässigkeit und Eignung der von dem Beklagten zu 1. verwendeten Schläuche nicht allein wegen der fehlenden Markierung „DIN 74310“ verneint werden kann. Entscheidend ist vielmehr nach der einleuchtenden technischen Begründung des Sachverständigen, ob die Schläuche aus technischer Sicht den für den Anhänger vorgegebenen Funktionsmaßen des Herstellers für die Brems- und die Vorratsleitungen entsprechen. Die nach diesen Vorgaben von dem Sachverständigen vorgenommene Druckprüfung der Schläuche hat ergeben, dass die Schläuche dicht sind, dem erforderlichen Bremsdruck von 8,5 bar standhalten und somit technisch geeignet sind. Darüber hinausgehende besondere technische Vorgaben gibt es nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen in Bezug auf die verwendeten pneumatischen Bremsleitungen nicht. 55

Die von der Klägerin hiergegen vorgebrachten Einwände rechtfertigen keine abweichende Beurteilung. Der Einwand, die Bremsschläuche hätten zwingend mit der Markierung „DIN 74310“ versehen sein müssen, um eine TÜV-Zulassung zu bekommen, widerspricht den Feststellungen des Sachverständigen. Denn § 41 Abs.18 StVZO in Verbindung mit den entsprechenden Anlagen dieser Verordnung formuliert eine derartige Vorgabe nicht (vgl. den Ausdruck auf S.20 des Gutachtens vom 25.04.2016; S.4 des Sitzungsprotokolls vom 26.08.2016; S.5 und S.6 der dortigen Anlage A1 = Bl.### – ### d.A.). Auch die von der Klägerin in diesem Zusammenhang zitierte Richtlinie 71/320/EWG ist seit dem 31.10.2014 nicht mehr in Kraft und erwähnt die DIN 74310 nicht (vgl. S.4 des Sitzungsprotokolls vom 26.08.2016). Die darüber hinaus angeführte ECE-Regelung 13 Nr. 2.5 stellt gleichsam nicht 56

unmittelbar auf die DIN 74310 ab.

Soweit sich die Klägerin schließlich auf von ihr eingeholte Auskünfte bei nach ihrem Vorbringen sachverständige Dritte stützt (vgl. Anlagen zum Schriftsatz vom 26.07.2016 = Bl.### – ### d.A.; Anlagen zum Schriftsatz vom 19.09.2016 = Bl.### - ### d.A.), so liegen diesen Auskünften keine hinreichenden und beweisrechtlich relevanten Anknüpfungstatsachen zugrunde. Denn die Klägerin hat diesen Dritten nicht die Ausführungen und Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen zur Stellungnahme unterbreitet, sondern allein den subjektiv aus ihrer Sicht geschilderten Sachvortrag (vgl. E-Mail vom 09.09.2016: *(…) wenn dieser Hänger mit den gelben „Gartenschläuchen“ so zu Ihnen käme (…)* = Bl.### d.A.) sowie teilweise am Unfallort angefertigte Lichtbilder von dem Zuggespann zur Beantwortung vorgelegt. Die auf dieser Grundlage von den zu Rate gezogenen Personen zum Teil ausdrücklich unter Vorbehalt (vgl. E-Mail vom 13.09.2016: *(…) ohne weitere Unterlagen zu den Bremsschläuchen (…)* = Bl.### d.A.) formulierten Einschätzungen beinhalten deshalb keine seriöse technische Auseinandersetzung mit den fundierten Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen. 57

bbb) Für den Klägervortrag einer auf mangelhafte Schlauchverbindungen zurückzuführenden fehlenden „Voreilung“ des Anhängers als Ursache für das Unfallgeschehen gelten die vorstehenden Erwägungen unter aaa) sinngemäß. 58

Aber auch über die dort bejahte technische Zulässigkeit und Eignung der betreffenden Schläuche hinaus sprechen folgende Umstände gegen die von der Klägerin behaupteten Ursachenzusammenhänge: 59

Nach den einleuchtenden Ausführungen des Sachverständigen Dr.-Ing. T2 halten die von dem Beklagten zu 1. eingesetzten Schläuche den erforderlichen Bremsdruck. Sie verformen sich nicht und sind deshalb grundsätzlich dazu in der Lage, im Zusammenwirken mit der gesamten Bremsanlage die erforderlichen Bremsleistungen zu erbringen (vgl. S.21 bis 28 des schriftlichen Gutachtens sowie S.2 und 3 des Sitzungsprotokolls vom 26.08.2016). Gegen ein Bremsversagen und den klägerseits vorgetragenen Ursachenzusammenhang spricht zudem die Aussage des Zeugen T, der, wenngleich bei einem nur geringen Grad von Aufmerksamkeit infolge der Steuerung des Lastzuges durch seinen schon seit fast 40 Jahren über den Lkw-Führerschein verfügenden Vater, lebensnah beschrieben hat, dass die Fahrt mit dem Zuggespann bis zu der Unfallstelle auch in vollbeladenem Zustand gut verlaufen sei und während der Fahrt nichts passiert sei, was ihn beunruhigt hätte (S.9 und 10 des Sitzungsprotokolls vom 25.09.2015). Diese glaubhafte Aussage stimmt mit der Tatsache überein, dass der Beklagte zu 1. mit dem Lastzug bis zur Unfallstelle bereits eine beträchtliche Stelle zurückgelegt hatte, ohne dass es zu einem Unfallereignis gekommen ist. Für ein Bremsversagen des Lastzuges zu irgendeinem Zeitpunkt der von dem Beklagten zu 1. und dem Zeugen zurückgelegten Fahrstrecke ist auch nichts ersichtlich. Es kann im Übrigen bei lebensnaher Betrachtungsweise auch nicht unterstellt werden, dass der aufgrund seiner praktischen Erfahrung mit der Führung derartiger Fahrzeuge vertraute Beklagte zu 1. (vgl. S.3 und 4 des Sitzungsprotokolls vom 25.09.2015) bei entsprechenden Ausfallerscheinungen eine deshalb augenscheinlich gefahrenträchtige Fahrt mit dem Lastzug zusammen mit seinem Sohn als Beifahrer unverändert fortgesetzt haben würde. 60

Für eine Beweislastumkehr zugunsten der Klägerin besteht in Anbetracht dieser Gesamtumstände keine tatsächliche oder rechtliche Grundlage. 61

5. Eine Haftung der Beklagten auf vollen Schadensersatz kann schließlich auch nicht mit einer Leistungsfreiheit der Klägerin gemäß § 26 Abs.1 VVG aufgrund von einer 62

Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG durch den Beklagten zu 1. begründet werden. Denn schon die Tatbestandsvoraussetzungen der §§ 26, 23 VVG liegen nicht vor, so dass die zweifelhafte Frage der Anwendbarkeit dieser Regelungen auf das durch einen Mietvertrag zustande gekommene Schuldverhältnis zwischen der Klägerin und dem Beklagten zu 1. (vgl. BGH NJW 2014, 3234ff. Rd.14) keiner Beantwortung bedarf.

§ 26 Abs.1 VVG ordnet die Leistungsfreiheit des Versicherer bei einer vorsätzlichen Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG gänzlich und bei einer grob fahrlässigen Gefahrerhöhung im Verhältnis zu der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers an. Dabei wird die Verwendung unsicherer Bremsen mit der Folge eines Bremsversagens bei einem Anhänger zwar versicherungsrechtlich im Grundsatz als Gefahrerhöhung angesehen (vgl. LG Düsseldorf, Urteil vom 17.07.2008 – 11 O 377/04 = juris Rd. 29; Armbrüster in Prölls/Martin, aaO., § 23 Rd. 81). Die Frage, ob sich diese durch einen Anhänger geschaffene Gefahrerhöhung indes auch auf die von dem mietvertraglichen Kaskoversicherungsschutz der Klägerin erfasste Zugmaschine erstreckt (vgl. zum Begriff der Gefahrerhöhung: BGH NJW 2015, 631 Rd.17; BGH NJW 2010, 3450 Rd.16), bedarf hier keiner jedoch keiner Vertiefung. Denn auch im Regelungsbereich der §§ 26, 23 VVG trifft die Klägerin die Darlegungs- und Beweislast für die tatsächlichen Voraussetzungen einer grob fahrlässigen oder gar vorsätzlichen Gefahrerhöhung durch den Beklagten zu 1. (Armbrüster in Prölls/Martin, aaO., § 23 Rd.114; Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. 2016, § 23 Rd.41). Dieser Beweis ist der Klägerin aus den eingangs unter 4. b) cc) im einzelnen dargestellten Gründen nicht gelungen. 63

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs.1 ZPO. Über die aufgrund der Identität des Streitgegenstandes zu den Kosten des Rechtsstreites gehörenden Kosten des selbstständigen Beweisverfahrens 1 OH 7/16 war klarstellend einheitlich im Kostenausspruch dieses Urteils zu entscheiden (vgl. Beschluss des erkennenden Gerichts vom 23.10.2015 – 1 OH 7/15 – m.w.N.). 64

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO. 65

Streitwert: 17.110,46 €. 66

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE