Oberlandesgericht Hamm, 6 U 13/16

Datum:	30.05.2016
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	6. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	6 U 13/16
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2016:0530.6U13.16.00

Vorinstanz:	Landgericht Dortmund, 21 O 315/13
Schlagworte:	Lichtzeichenanlage, Wechsel von Grün- auf Gelblicht, Haltelinie
Normen:	StVG §§ 7, 17 StVO, 37 Abs. 2, Nr. 1, S. 5
Leitsätze:	Ein Wechsel der Lichtzeichen einer Lichtzeichenanlage von Grün- auf Gelblicht ordnet an anzuhalten, wenn dies mit normaler Betriebsbremsung möglich ist. Gegen diese Regelung verstößt schuldhaft, wer nach einem Wechsel der Lichtzeichen von grün auf gelb mit einem Sattelzug in den Kreuzungsbereich einfährt, obwohl ihm mit normaler Betriebsbremsung ein Anhalten zwar erst jenseits der Haltelinie, aber noch vor der Lichtzeichenanlage möglich ist.

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 18.11.2015 verkündete Urteil der 21. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund wird zurückgewiesen.

Der Tenor der angefochtenen Entscheidung wird – klarstellend – wie folgt neu gefasst:

1.Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt an den Kläger einen Betrag in Höhe von 136,49 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB seit dem 28.6.2013 zu zahlen.

2.Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, 70% aller weiteren materiellen Schäden und alle zukünftigen nicht vorhersehbaren immateriellen Schäden, die aus

dem Verkehrsunfallgeschehen vom 24.9.2012 entstehen werden, unter Berücksichtigung einer Mitverschuldensquote von 30% zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Dritte übergegangen sind.

3.Der Klageantrag zu Zi. 1) ist dem Grunde nach unter Berücksichtigung einer Mitverschuldensquote des Klägers von 30% gerechtfertigt. Der Klageantrag zu Zi. 2) ist dem Grunde nach mit einer Haftungsquote der Beklagten von 70% gerechtfertigt.

4.Der Klageantrag zu 4) ist dem Grunde nach gerechtfertigt

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Kostenentscheidung bleibt dem Schlussurteil vorbehalten.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Den Beklagten wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aus dem Urteil jeweils zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Beklagten als Gesamtschuldner.

Das Berufungsurteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Die Beklagten dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aus diesem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Entscheidungsgründe: 1

A. 2

Der Kläger nimmt die Beklagten auf Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall in Anspruch, der sich am 24.9.2012 gegen 5:18 Uhr morgens in I ereignet hat. Zu diesem Zeitpunkt befuhr der Kläger mit seinem - auf eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h gedrosselten - Motorroller die S-Straße auf der äußerst rechten von drei Richtungsfahrspuren in der Absicht die Kreuzung zur E-Straße in Geradeausfahrtrichtung zu überqueren. Dabei passierte er die für ihn geltende Lichtzeichenanlage vor der Kreuzung ohne anzuhalten bei einem Wechsel von Rot/Gelb auf Grünlicht. Aus der Gegenrichtung näherte sich der Beklagte zu 1) mit dem bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten Sattelzug mit einer Gesamtlänge von rund 18,75m auf der Linksabbiegespur der S-Straße in der Absicht an der beampelten Kreuzung nach links in die E-Straße einzubiegen, wobei er die Fahrspur des Klägers queren musste. Im Kreuzungsbereich kam es zur Kollision in der Weise, dass der Kläger - nachdem er infolge einer von ihm durchgeführten Vollbremsung in Schräglage auf regennasser Fahrbahn die Kontrolle über seinen Roller verloren hatte - mit dem Unterfahrschutz auf der rechten Seite des Sattelzugaufliegers zusammenstieß. Dabei trug der Kläger diverse, zum Teil schwere 3

Verletzungen – einschließlich des Verlustes der Milz - davon. Außerdem entstanden ihm - neben weiteren zwischen den Parteien streitigen Sachschäden - Abschleppkosten i. H. v. 194,99 €.

Der Kläger, der gegenüber den Beklagten einen Anspruch auf Schmerzensgeld und Schadensersatz hinsichtlich Schäden an dem Motorroller und seiner Kleidung, sowie Verdienstausfall- und Haushaltsführungsschäden geltend macht, hat erstinstanzlich behauptet, der Beklagte zu 1) müsse die für ihn geltende Lichtzeichenanlage bei Rotlicht passiert haben. 4

Er hat beantragt, 5

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe 40.000 € nicht unterschreiten sollte, nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 28.6.2013 zu zahlen, 6

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, weitere 13.692,53 € (Schadensersatz für materielle Schäden) nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 28.6.2013 zu zahlen, sowie 7

3. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind dem Kläger zukünftig alle weiteren materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die ihm infolge des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls entstehen werden, soweit sie nicht auf Dritte übergegangen sind und 8

4. den Kläger im Übrigen als Gesamtschuldner von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten i. H. v. 2.429,27 € freizustellen. 9

Die Beklagten haben beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Sie haben die Ansicht vertreten, der Verkehrsunfall sei für den Beklagten zu 1) ein unabwendbares Ereignis gewesen. Hierzu haben sie behauptet, der Beklagte zu 1) sei bei Grünlicht mit Schrittgeschwindigkeit in den Kreuzungsbereich eingefahren. Der Kläger hätte ihm deswegen die Möglichkeit geben müssen, die Kreuzung zu räumen. 12

Hinsichtlich des weiteren Sachvortrages der Parteien wird auf den Tatbestand der angefochtenen Entscheidung und die in erster Instanz gewechselten Schriftsätze Bezug genommen. 13

Das Landgericht hat nach Vernehmung des Zeugen Q und Einholung eines mündlich erstatteten verkehrsanalytischen Sachverständigengutachtens des Sachverständigen Prof. T aus N ein Grund- und Teilurteil erlassen, mit welchem es die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt hat, an den Kläger einen Betrag i. H. v. 136,49 € (Abschleppkosten) nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der EZB seit dem 28.6.2013 zu zahlen. Außerdem hat es festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger unter Berücksichtigung einer Haftungsquote von 70 % zukünftig alle weiteren materiellen und nicht vorhersehbare immaterielle Schäden zu ersetzen, die dem Kläger aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfallgeschehen entstehen werden, sofern diese nicht auf Dritte übergegangen sind. Zum Anspruchsgrund hat es festgestellt, dass die Klage im Hinblick auf die Klageanträge zu 1) und 2) (Schmerzensgeld und Schadensersatz) dem Grunde nach gerechtfertigt sind unter Berücksichtigung einer Mithaftung des Klägers 14

von 30 % und dass der Klageantrag zu 1) betreffend die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ebenfalls dem Grunde nach berechtigt ist. Die weitergehende Klage hat es abgewiesen.

Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, keine der Parteien habe den ihr obliegenden Beweis erbracht, dass der Verkehrsunfall für sie unabwendbar gewesen sei. Bei der Abwägung der gegenüberstehenden Betriebsgefahren überwiege das Verschulden auf Beklagtenseite, denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Beklagte zu 1) einen Gelblichtverstoß begangen habe und sich im Folgenden nicht so verhalten habe, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet werde (Verstoß gegen § 1 II StVO). Dabei hat es berücksichtigt, dass den Beklagten zu 1) infolge des Einfahrens in die Kreuzung bei Gelblicht erhöhte Sorgfaltsanforderungen trafen, die ihn dazu hätten veranlassen müssen den Sattelzug rechtzeitig vor Erreichen des eigentlichen Kreuzungsbereichs anzuhalten. Auf Seiten des Klägers hat es ebenfalls einen Verstoß gegen § 1 II StVO angenommen, vor dem Hintergrund, dass dieser den Sattelzug rechtzeitig hätte erkennen müssen und nicht blindlings darauf hätte vertrauen dürfen, die Kreuzung gefahrlos durchfahren zu können. Außerdem sei neben dem überwiegenden Verschulden des Beklagten zu 1) die erhöhte Betriebsgefahr des Sattelzuges zu berücksichtigen, der aufgrund seiner Masse und seines beschränkten Beschleunigungsvermögens die Betriebsgefahr des - seiner Bauart nach - zwar instabilen aber in seiner Geschwindigkeit gedrosselten Motorrollers des Klägers übersteige. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten der Begründung wird auf den Inhalt der angefochtenen Entscheidung (Bl. 226 ff. d. A.) verwiesen. 15

Dagegen richtet sich die Berufung der Beklagten. Sie sind weiterhin der Ansicht, der Verkehrsunfall sei für den Beklagten zu 1) unabwendbar gewesen und berufen sich hinsichtlich des behaupteten fehlenden Verschuldens des Beklagten zu 1) darauf, dass nach dem Ergebnis des erstinstanzlich erstatteten verkehrsanalytischen Sachverständigengutachtens der Phasenwechsel der Lichtzeichen von Grün auf Gelb für Linksabbieger lediglich 0,5 Sekunden vor Erreichen der Haltelinie durch den Beklagten zu 1) stattgefunden habe. Innerhalb dieses kurzen Zeitraums sei vom Beklagten zu 1) eine Bremsreaktion nicht zu erwarten gewesen. Außerdem sei ihm ein Anhalten infolge des Wechsels der Lichtzeichen schon deswegen nicht zumutbar gewesen, weil er vor der Haltelinie nicht mehr hätte zum Stehen kommen können. Eine Verpflichtung des Beklagten zu 1), nach seinem Einfahren in den Kreuzungsbereich, dem Kläger den Vorrang zu gewähren bestünde nicht, weil der Kläger verpflichtet gewesen sei, den Beklagten zu 1) als Kreuzungsräumer zunächst passieren zu lassen. Im Übrigen sei das Fehlverhalten des Beklagten zu 1) nicht kausal für das Unfallgeschehen geworden, denn der Unfall wäre nicht passiert, wenn sich der Kläger verkehrsgerecht verhalten hätte. Durch sein „leichtsinniges“ Verhalten habe der Kläger die Kausalkette „unterbrochen“ und müsse für die Unfallfolgen alleine einstehen. Im Übrigen erscheine die vom Landgericht vorgenommene Quotierung nicht angemessen, weil dabei die erhöhte Betriebsgefahr des Motorrades aufgrund dessen Instabilität nicht berücksichtigt sei, und weil sich die Betriebsgefahr des Sattelzuges nicht ursächlich auf den Unfall ausgewirkt habe. 16

Die Beklagten beantragen, 17

das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen. 18

Der Kläger beantragt, 19

die Berufung zurückzuweisen. 20

21

Er verteidigt die erstinstanzliche Entscheidung und die vom Landgericht ausgesprochene Haftungsquote. Ergänzend beruft er sich darauf, der Beklagte zu 1) habe außerdem gegen die Vorschrift des § 9 III StVO verstoßen, weil er als Linksabbieger den Vorrang des Geradeausverkehrs nicht beachtet habe.

Der Senat hat den Sachverständigen Prof. T im Termin vom 30.5.2016 ergänzend zu den Ergebnissen aus seinem erstinstanzlich erstatteten Sachverständigengutachten angehört. Der Sachverständige hat sein mündlich erstattetes Gutachten in diesem Termin ergänzt. Hinsichtlich der Einzelheiten der Beweisaufnahme wird auf den Inhalt des Berichterstattervermerks vom 30.5.2016 Bezug genommen. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen verwiesen. Die Akten der Staatsanwaltschaft Dortmund (Az. 246 Js 1474/12) lagen in Kopie vor und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlungen vor dem Senat. 22

B. 23

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. 24

I) 25

Dem Kläger steht gegen die Beklagten dem Grunde nach ein Anspruch auf Zahlung von Schadensersatz nach der vom Landgericht titulierten Quote sowie ein Anspruch auf Schmerzensgeld unter Berücksichtigung einer Mitverschuldensquote des Klägers von 30% zu. Insoweit wird – zur Vermeidung von Wiederholungen – auf die zutreffenden Ausführungen in der angefochtenen Entscheidung verwiesen, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Mitverschuldensquote im Rahmen des Schmerzensgeldes nur eines von mehreren Bemessungselementen darstellt. Deshalb ist das Schmerzensgeld – im Unterschied zu dem Anspruch auf Ersatz des materiellen Schadens - nicht nach Quote, sondern unter Berücksichtigung des Mitverschuldensanteils zu titulieren (vgl. BGH NZV 1991, 305). Das führt zur der vom Senat vorgenommenen klarstellenden Berichtigung des erstinstanzlichen Tenors. 26

Die gegen die Begründung des Landgerichts von den Beklagten vorgebrachten Einwendungen und Argumente führen zu keinem anderen Ergebnis. 27

1) 28

Soweit die Beklagten meinen, der streitgegenständliche Unfall stelle auf Seiten des Beklagten zu 1) ein unabwendbares Ereignis i. S. d. 17 III StVG dar, kann dem nicht gefolgt werden. Unabwendbar ist ein Unfall nur dann, wenn er auch durch äußerste mögliche Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können, wobei auf das Verhalten eines Idealfahrers - erheblich über dem Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hinaus - unter Berücksichtigung aller möglichen Gefahrenmomente einschließlich der Erwartung erheblicher fremder Fehler abzustellen ist (vgl. BGH VersR 1992, 714). Dabei trifft die Beweislast diejenige Partei, die sich darauf beruft (vgl. OLG Schleswig VersR 1986, 977). 29

Dass sich der Beklagte zu 1) wie ein Idealfahrer verhalten hat, haben die Beklagten nicht bewiesen. Insbesondere haben sie keinen Beweis dafür erbracht, dass der Beklagte zu 1) rechtmäßig in den Kreuzungsbereich eingefahren ist, denn nach dem Ergebnis des verkehrsanalytischen Sachverständigengutachtens ist offen geblieben, ob der Beklagte zu 1) die für ihn geltende Lichtzeichenanlage bei Rotlicht überfahren hat. 30

31

2)

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass das Landgericht auf Seiten der Beklagten ein überwiegendes Verschulden angenommen hat. 32

a) 33

Zwar kann dem Beklagten zu 1) nicht vorgeworfen werden, als Linksabbieger den Vorrang des Geradeausverkehrs nicht beachtet zu haben, denn die nach § 9 III 1 StVO für Linksabbieger geltende Regelung wird durch die Regelung in § 37 II Nr. 1 StVO verdrängt, wenn das Linksabbiegen durch einen grünen Abbiegepfeil als Bestandteil einer Lichtzeichenanlage geregelt ist (vgl. BGH NJW-RR 1997, 1111, 1112). Diese Voraussetzungen waren für den Beklagten zu 1) erfüllt, denn das Abbiegen war für seine Fahrtrichtung durch eine entsprechende Lichtzeichenanlage mit Abbiegepfeil geregelt. 34

b) 35

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, insbesondere den ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen Prof. T im Termin vor dem Senat am 30.5.2016 steht jedoch zur Überzeugung des Senats fest, dass der Beklagte zu 1) einen Gelblichtverstoß unter Missachtung der Regelung in § 37 II Nr. 1, S. 5 StVO begangen hat. Gelblicht ordnet an, das nächste Farbsignal der Lichtzeichenanlage abzuwarten. Ist das nächste Farbsignal - wie im Fall des Beklagten zu 1) – „rot“, hat er anzuhalten, soweit ihm dies mit normaler Betriebsbremsung möglich ist; andernfalls darf er weiterfahren, muss aber den Kreuzungsbereich hinter der Lichtzeichenanlage möglichst zügig überqueren (vgl. BGH NJW 2005, 19740, 1941; Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., StVO § 37 Rn. 24 m. w. N.). Nach den Ausführungen des Sachverständigen Prof. T, denen der Senat folgt, war es dem Beklagten zu 1) ohne weiteres möglich, den von ihm gelenkten Sattelzug vor Beginn der Rotlichtphase mit normaler Betriebsbremsung vor der für ihn geltenden Lichtzeichenanlage anzuhalten. Der Sachverständige hat nachvollziehbar ausgeführt, dass die Lichtzeichenanlage für Linksabbieger ca. 0,5 Sekunden vor Erreichen der Haltelinie für den Verkehr aus Fahrtrichtung des Beklagten zu 1) von Grün auf Gelb umgesprungen sein muss. Das reichte unter Berücksichtigung der erforderlichen Reaktionszeit und der geringen gefahrenen Geschwindigkeit von 5 km/h aus, um den Sattelzug mit dem Führerhaus ca. 0,25m hinter der für ihn geltenden Haltelinie, aber noch vor der Lichtzeichenanlage ohne Gefahrbremsung zum Stehen zu bringen. 36

Soweit die Beklagten meinen, der Beklagte zu 1) sei nur zum Anhalten verpflichtet gewesen, wenn es ihm gelungen wäre, bei normaler Betriebsbremsung vor der für die Lichtzeichenanlage geltenden Haltelinie zum Stehen zu kommen, kann dem nicht gefolgt werden. Gelb- und Rotlicht ordnen ein Anhalten spätestens vor dem Kreuzungsbereich an, in welchem sich die eigentliche Gefahr der Missachtung der Lichtzeichen verwirklicht (vgl. Hentschel-König, a. a. O.). Die Haltelinie ordnet an, dass vor ihr angehalten werden muss (vgl. Senat NZV 1992, 409). Das bedeutet jedoch nicht, dass ein Verkehrsteilnehmer, der die Haltelinie ohne einen Verkehrsverstoß zu begehen überfahren hat, in jedem Fall an der Gelb- oder Rotlicht zeigende Lichtzeichenanlage vorbei in die Kreuzung fahren darf. Dies würde insbesondere im Falle von Nachzüglern, die in Verkehrsstauungen im Bereich hinter der Haltelinie, aber vor der für sie geltenden Lichtzeichenanlage anhalten müssen, zu einer nicht hinnehmbaren Gefahr für den Querverkehr führen, der durch die Regelung der Lichtzeichenanlage gerade geschützt werden soll. Deswegen ist demjenigen Verkehrsteilnehmer, der bei Umspringen der Lichtzeichen von Grün- auf Gelblicht mit normaler Betriebsbremsung vor der Lichtzeichenanlage anhalten kann zuzumuten, 37

gegebenenfalls auch jenseits der Haltelinie auf das nächste Lichtzeichen zu warten, wenn er vorher nicht zum Stehen kommt. Diese Verpflichtung erscheint umso dringlicher, je größer und schwerfälliger das von ihm gelenkte Fahrzeug ist, denn wer aufgrund der Art und Beschaffenheit seines Fahrzeugs bei Gelblicht nur langsam in den Kreuzungsbereich einfahren kann, muss damit rechnen, dass er den Querverkehr behindert. Das trifft besonders auf den Beklagten zu 1) zu, der – wie der Sachverständige im Termin vor dem Senat nachvollziehbar dargestellt hat – nicht nur äußerst langsam im Kreuzungsbereich abbiegen musste, sondern sich dabei auch während des gesamten Abbiegemanövers so sehr auf den eigenen Lenkvorgang und die Abmessungen des von ihm gelenkten Sattelzuges konzentrieren musste, dass er den Querverkehr in dieser Zeit faktisch überhaupt nicht wahrnehmen konnte.

c) 38

Verschuldenserhöhend wirkt sich aus, dass der Beklagte zu 1) – wie das Landgericht zutreffend festgestellt hat – zeitlich nach Passieren der für ihn geltenden Lichtzeichenanlage einen weiteren Verkehrsverstoß begangen hat, indem er entgegen seiner sich aus § 1 II StVO ergebenden Verpflichtung, sich so zu verhalten, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet wird, den von ihm gefahrenen Sattelzug nicht rechtzeitig vor Erreichen der vom Kläger befahrenen Fahrspur angehalten hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Beklagte zu 1) – wie der Sachverständige nachvollziehbar festgestellt hat – das klägerische Fahrzeug unmittelbar nach dem Einfahren in den Kreuzungsbereich, aber noch vor Beginn seines Abbiegevorgangs hat erkennen können. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Kläger mit seinem Motorroller in einer Signalposition für den Beklagten zu 1), denn er hatte die Haltelinie der für ihn geltenden Lichtzeichenanlage bereits erkennbar passiert, mit der Folge, dass der Beklagte zu 1) davon ausgehen musste, dass der Kläger ungehindert in den Kreuzungsbereich einfahren würde. Er hätte daher, um den Kläger nicht zu gefährden, spätestens in diesem Zeitpunkt seinen Abbiegevorgang abbrechen und den Kläger passieren lassen müssen. 39

Darauf, dass der Kläger ihm als Kreuzungsräumer den Vorrang belässt, durfte sich der Beklagte zu 1) nicht verlassen. Zum einen treffen auch Kreuzungsräumer besondere Sorgfaltsanforderungen im Hinblick auf die Beachtung des Querverkehrs, insbesondere dann, wenn sie damit rechnen müssen, dass der Querverkehr inzwischen durch Grünlicht freigegeben worden ist (vgl. BGH NJW 1971, 1407, 1409). Damit, dass der Querverkehr durch Grünlicht freigegeben worden ist, musste der Beklagte zu 1) spätestens dann rechnen, als er erkennen konnte, dass sich der Kläger aus einer Position jenseits der für ihn geltenden Haltelinie der Kreuzung näherte. Zum anderen war der Beklagte zu 1) kein bevorrechtigter Kreuzungsräumer, denn er ist verkehrswidrig bei Gelblicht in die Kreuzung eingefahren. Unter diesen Umständen muss er sich wie ein sog. „unechter Nachzügler“ behandeln lassen (vgl. OLG Düsseldorf NZV 1997, 481, 482; OLG Koblenz NZV 1998, 465) und darf sich nicht auf ein Vorrecht als Kreuzungsräumer berufen. 40

3) 41

Es liegen auch keine Fehler des Landgerichts bei der Bildung der Haftungsquoten vor. Da der Unfall für keine Partei unabwendbar war, kommt es gem. § 17 I, II StVG für die Frage der Haftung auf die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge unter Berücksichtigung der allgemeinen Betriebsgefahr der betreffenden Fahrzeuge an. Dabei sind nur unstreitige oder erwiesene Tatsachen zu berücksichtigen, soweit sie sich ursächlich auf den Unfall ausgewirkt haben (vgl. Hentschel-König, a. a. O., StVG § 17 Rn. 4 ff. m. w. N.). Im Rahmen der von ihm zu treffenden Abwägung ist das Landgericht zutreffend von einer überwiegenden 42

Haftung der Beklagten ausgegangen, wobei die festgestellte Quote von 70% nicht zu beanstanden ist.

a) 43

Insbesondere ist nicht zu beanstanden, dass das Landgericht das schuldhafte Verhalten des Beklagten zu 1) als kausal für die Entstehung des Verkehrsunfalls angesehen hat. Der Rechtsansicht der Beklagten, der Kläger habe durch sein „leichtsinniges“ Verhalten die Kausalkette „unterbrochen“, kann nicht im Ansatz gefolgt werden. Das Fehlen eines Zurechnungszusammenhangs – worauf die Beklagten offensichtlich abstellen wollen – kommt nur in Betracht, wenn sich der Kläger durch das verkehrswidrige Einfahren des Beklagten zu 1) in den Kreuzungsbereich nicht zum Bremsen hätte herausgefordert fühlen dürfen und der Unfall dadurch vermieden worden wäre (vgl. Hentschel-König, a. a. O., StVG § 7 Rn. 11 m. w. N.) oder wenn sich der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1) nicht ausgewirkt hat, weil der Schaden auch ohne diesen allein durch das Verhalten des Klägers eingetreten wäre (vgl. Hentschel-König, a. a. O., Einl., Rn. 110 f. m. w. N.). Dafür bestehen keine Anhaltspunkte. 44

b) 45

Im Verhältnis zum unfallursächlichen Verschulden des Beklagten zu 1) stellt sich das vom Landgericht festgestellte Verschulden des Klägers als weniger gewichtig dar. 46

Dem Kläger ist nach den unangefochtenen Feststellungen des Landgerichts zwar vorzuwerfen, dass er nach seinem sog. fliegenden Start beim Umspringen der für ihn geltenden Lichtzeichen von rot/gelb auf grün darauf vertraut hat, die Kreuzung ungehindert überqueren zu können, ohne auf den sich unberechtigt im Kreuzungsbereich bewegenden und für ihn erkennbaren Sattelzug der Beklagten zu achten und sich deswegen nicht so verhalten zu haben, wie es von einem Verkehrsteilnehmer, der eine Gefährdung Anderer möglichst auszuschließen hat, erwartet werden kann. Dabei kann ihm jedoch nur einfache Fahrlässigkeit vorgeworfen werden, da er – wie der Sachverständige in den mündlichen Ergänzungen zu seinem Gutachten im Senatstermin nachvollziehbar ausgeführt hat – jedenfalls in dem Zeitpunkt, in welchem für ihn sicher erkennbar war, dass der Sattelzug ihm den Vorrang streitig machen und in seine Fahrspur einfahren würde, mit einer Vollbremsung angemessen reagiert hat. 47

Demgegenüber hat der Beklagte zu 1) durch sein verkehrswidriges Einfahren in den Kreuzungsbereich die eigentliche Ursache für das Zustandekommen des Verkehrsunfalls gesetzt. 48

c) 49

Soweit die Beklagten die Rechtsansicht vertreten, dass jedenfalls die allgemeine – verschuldensunabhängige – Betriebsgefahr des Rollers diejenige des vom Beklagten zu 1) gefahrenen Sattelzuges übertreffe, kann dem ebenfalls nicht gefolgt werden. 50

Zwar ist die allgemeine Betriebsgefahr von motorisierten Zweirädern grundsätzlich infolge ihrer Beschleunigungsfähigkeit und Instabilität erhöht (vgl. Hentschel-König, a. a. O., StVG § 7 Rn. 7 m. w. N.). Vorliegend bestand jedoch die Besonderheit, dass die Geschwindigkeit des vom Kläger gelenkten Motorrollers auf lediglich 25 km/h gedrosselt war, mit der Folge, dass sich dessen Beschleunigungsfähigkeit – wenn überhaupt – nur geringfügig auf das Unfallgeschehen auswirken konnte. 51

Demgegenüber war das allgemeine Gefährdungspotential des vom Beklagten zu 1) gelenkten Sattelzuges aufgrund seiner Bauart, insbesondere seiner Abmessungen und seines Gewichts als überdurchschnittlich hoch zu bewerten. Dafür spricht auch der Umstand, dass der Beklagte zu 1) nach Beginn des Abbiegevorgangs seine gesamte Aufmerksamkeit auf den von ihm gelenkten Sattelzug richten musste, um nicht beim Abbiegen – wie der Sachverständige anschaulich dargelegt hat – die Straßenanlagen zu zerstören. Dieser Umstand hat sich auch ursächlich auf das Unfallgeschehen ausgewirkt, denn dadurch war der Beklagte zu 1) nach Beginn seines Abbiegemanövers faktisch daran gehindert, den Querverkehr weiterhin zu beobachten und auf das Fahrmanöver des Klägers angemessen zu reagieren. 52

II) 53

Soweit das Landgericht außerdem durch Teilurteil festgestellt hat, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger weitere materielle und nicht vorhersehbare immaterielle Schäden aus dem streitgegenständlichen Unfallereignis unter Berücksichtigung der oben genannten Haftungsquote zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Dritte übergegangen sind, ist dies ebenfalls nicht zu beanstanden. Ein entsprechendes Feststellungsinteresse folgt – wie das Landgericht zu Recht angenommen hat – aus dem vom Kläger erlittenen Dauerschaden durch den Verlust der Milz. Das hat zur Folge, dass es auf die zwischen den Parteien streitige Frage, ob durch den Unfall beim Kläger Bewegungseinschränkungen als weiterer Dauerschaden eingetreten sind, für die Bejahung eines Feststellungsinteresses nicht mehr ankommt. 54

Es war daher – aus den oben genannten Gründen – lediglich eine klarstellende Berichtigung des Tenors der erstinstanzlichen Entscheidung hinsichtlich der Höhe des Schmerzensgeldes unter Berücksichtigung des sich aus der Haftungsquote ergebenden Mitverschuldensanteils des Klägers vorzunehmen. 55

III) 56

Da die Hauptforderung begründet ist, steht dem Kläger dem Grunde nach auch ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten als Verzugsschaden gegen die Beklagten zu, dessen Höhe im weiteren Verfahren zu klären sein wird. 57

Darüber hinaus stehen dem Kläger Zinsen in der tenorierten Höhe ab Verzugsbeginn mit Ablauf der in der Mahnung genannten Zahlungsfrist am 27.6.2013 jedenfalls hinsichtlich der titulierten Abschleppkosten gem. den §§ 286 I, 288 I 2 BGB zu. 58

IV) 59

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 97 I ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 60

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE