

8 § 17 Abs. 3 StVG ((Nicht-)Berücksichtigung der Lkw-Betriebsgefahr bei grob leichtfertigen Verhalten des Pkw-Fahrers)

**Ohne dass es darauf ankommt, inwieweit es sich bei dem Streitgegenständlichen Unfall um ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG handelt, kann gegenüber einem grob leichtfertig handelnden Schädiger eine nicht erheblich ins Gewicht fallende mitursächliche Betriebsgefahr (Lkw) bei der Abwägung außer Betracht bleiben. (Leitsatz des Einsenders)**

OLG Jena, Urteil vom 24.4.2018 (5 U 103/17)

Sachverhalt: Streitgegenständlich waren materiell geltend gemachte Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche eines Pkw-Fahrers aus einem Verkehrsunfall. Dieser Unfall hatte sich als Begegnungsunfall in einer Kurve ereignet. Durch die Polizei war gegenüber dem Pkw-Fahrer auch ein Bußgeldverfahren eingeleitet worden. In dem dann bei Gericht anhängigen Bußgeldverfahren hat das Gericht einen Sachverständigen hinsichtlich der Ursächlichkeit des Unfalles beauftragt.

Der Sachverständige kam im Ergebnis seiner Untersuchung zu der Feststellung, dass der Pkw-Fahrer, entgegen eigenem Vortrag, mit seinem Pkw die Sperrlinie im Kurvenbereich überfahren und auf die Gegenfahrbahn, wenn auch gering, geraten gewesen ist. Bei der Fahrbahn handelte es sich um eine solche, die maximal 6 Meter betrug. Unstreitig dabei, dass der Lkw selbst eine Breits von mindestens 2,50 Meter nachweislich hat.

Trotz dieses Sachverständigengutachtens im Bußgeldverfahren hat die Klägerseite vom Haftpflichtversicherer des Lkw einen Anspruch in Höhe ihrer Forderungen von 33 % geltend gemacht. Dies obwohl das Gutachten auch ausgewiesen hatte, dass das Überfahren der Sperrlinie im Kurvenbereich entweder auf einen Fahrfehler oder auf überhöhte Geschwindigkeit des Pkw-Fahrers zurückzuführen ist.

Durch das LG Meiningen (Az. (14) 2 O 37/15) wurde der Klägerseite daraufhin auch eine Quote von 33 % der geltend gemachten materiellen Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche zuerkannt. Dies mit der Begründung, dass zwar ein Fahrfehler des Lkw-Fahrers nicht erkennbar sei, jedoch der am Unfall beteiligte Lkw grundsätzlich, mit seiner erhöhten Betriebsgefahr, von 33 % zu berücksichtigen sei. Gegen dieses Urteil wurde beim OLG Jena Berufung eingelegt mit der Begründung, dass es nicht überzeugend sei, dem Bekl. einen Haftungsanteil von 33 % zuzuweisen, nur weil sich der Lkw ordnungsgemäß auf seiner Fahrbahn befunden habe und den Unfall hätte nicht vermeiden können.

Die hiergegen eingelegte Berufung war erfolgreich und führte zur Abänderung der LG Entscheidung und zur Klageabweisung.

**Aus den Gründen:** Entgegen der Auffassung des Erstgerichts ist zu Lasten der Bekl. wegen der dem Kl. aus dem Unfall vom 11.6.2014 erwachsenen materiellen und immateriellen Schäden auf Grundlage von §§ 7, 17 StVG i. V. m. § 18 StVG hinsichtlich des Bekl. zu 1 und i. V. m. § 115 Abs. 1 S. 1 VVG hinsichtlich der Bekl. zu 3 kein Haftungsanteil zu berücksichtigen.

Die Betriebsgefahr des beklagtenseitigen Lkw tritt bei Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge am Streitgegenständlichen Unfallereignis hinter das straßenverkehrsordnungswidrige Verhalten des Kl. zurück.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch Verwertung des im Bußgeldverfahren eingeholten Sachverständigengutachtens – diesbezüglich kann den Ausführungen des Erstgerichts noch gefolgt werden – steht fest, dass nicht der beklagtenseitige Lkw in die Fahrspur des Kl., sondern der Kl. mit seinem Fahrzeug leicht über die Fahrbahnmitte hinaus in die vom Lkw befahrene Fahrspur geraten ist. Hierin liegt eindeutig ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO. Hinzu kommt, dass der Kl. entgegen § 41 Abs. 1 StVO i. V. m. Zeichen 295 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO das angeordnete Verbot, die durchgehende Fahrstreifenbegrenzung auch nicht teilweise zu überfahren, missachtet hat.

Dem gegenüber hat der Bekl. zu 1 mit dem von ihm geführten Lkw keinen Verstoß gegen die StVO begangen. Insbesondere trifft ihn kein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO. Nach der Rspr. des BGH (vgl. Urteil vom 20.2.1009, DAR 1990, 221; Urteil vom 9.7.1996, DAR 1996, 462 – je zitiert nach juris) ist das Rechtsfahrgebot nicht starr. Was „möglichst weit rechts“ ist, hängt von der Örtlichkeit, der Fahrbahnart und -beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit,

den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen ab. Dabei hat der Kraftfahrer einen gewissen Beurteilungsspielraum, solange er sich so weit rechts hält, wie es im konkreten Fall im Straßenverkehr „vernünftig“ ist. Dies lässt sich nicht abstrakt, sondern nur nach der konkreten Verkehrssituation beurteilen. Der Beurteilungsspielraum entfällt dann, wenn die Strecke unübersichtlich ist. In diesen Fällen muss der Fahrer die äußerste rechte Fahrbahnseite einhalten, weil die Gefahr besteht, dass die Unübersichtlichkeit der Strecke ein rechtzeitiges Ausweichen nach rechts vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis nicht mehr zulässt.

Nach den Lichtbildern aus dem Gutachten des Sachverständigen W. ist von einer langgezogenen Kurve auszugehen. Eine unübersichtliche Strecke liegt nicht vor. Unter Berücksichtigung der sachverständigen Feststellungen, dass der Lkw 2,5 m breit und die von ihm befahrene Fahrbahn 3 m breit gewesen ist, hatte der Bekl. zu 1 im Weiteren mit dem von ihm gefahrenen Lkw kaum Spielraum nach rechts oder links, maximal jeweils 25 cm. Nach den Feststellungen des Sachverständigen W. waren die auf dem Lichtbild auf S. 3 unten seines Gutachtens ersichtlichen Walkspuren, die der Sachverständige unter Berücksichtigung der Spurbreite des Lkw zweifelsfrei dessen linken Rad zuordnen konnte, 20 cm von der Leitlinie entfernt. Damit bietet sich kein Anhalt für einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

Ohne dass es darauf ankommt, inwieweit es sich bei dem Streitgegenständlichen Unfall für den Bekl. zu 1 um ein unabwendbares Ereignis i. S. v. § 17 Abs. 3 StVG gehandelt hat, entspricht es in der hier gegebenen Konstellation der Billigkeit, die Betriebsgefahr des beklagtenseitigen Lkw als nicht erheblich ins Gewicht fallend und gegenüber dem Verursachungsbeitrag des Kl. am Unfallereignis als zurücktretend zu beurteilen. Es entspricht der Rspr. des BGH (vgl. u. a. Urteil vom 20.2.1990, a. a. O.), dass es der Billigkeit entsprechen kann, gegenüber einem grob leichtfertig handelnden Schädiger eine nicht erheblich ins Gewicht fallende mitursächliche Betriebsgefahr bei der Abwägung außer Betracht zu lassen. Es hat – wie im vom BGH entschiedenen Fall – keinen verkehrsbedingten Grund für den Kl. gegeben, in die Fahrbahn des Lkw zu geraten. Allein das Fahrverhalten des Kl. hat hierzu beigetragen, ohne dass es darauf ankommt, ob nun ein Fahrfehler des Kl. oder eine über der Kollisionsgeschwindigkeit liegende tatsächlich höhere Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs ursächlich gewesen ist. Soweit der Kl. darauf abstellt, dass der Lkw doch in Anbetracht des herannahenden Kl. noch weiter nach rechts hätte ausweichen können, ist dem nicht zu folgen. Die Fahrbahn ist in Würdigung der im Sachverständigengutachten abgebildeten Lichtbilder in Fahrtrichtung des Lkw mit einer Leitplanke begrenzt. Erst kurz vor dem Kreuzungsbereich endet diese Leitplanke. Die Kollision hat sich, was sich sehr eindrücklich aus der Crash-Skizze des Gutachtens ergibt, am Anfang des Kreuzungsbereichs zugetragen. In Annäherung des klägerischen Fahrzeugs hat sich damit der Lkw in jedem Fall noch in einem Fahrbahnbereich befunden, der mit einer Leitplanke versehen war. Von daher konnte vom Bekl. zu 1 ein Ausweichen nach rechts für den Lkw mit der Gefahr verbunden gewesen, sich hierdurch ins Bankett zu begeben. Dass hierdurch eine Gefährdungslage für Lkw und Gegenverkehr geschaffen worden wäre, braucht sicher nicht weiter vertieft zu werden. Schließlich wäre in Anbetracht des Kollisionsortes auch ein Ausweichen direkt in den Kreuzungsbereich hinein nicht möglich gewesen. Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Kollisionsgeschwindigkeit für den Lkw vom Sachverständigen mit 50 km/h festgestellt worden ist. Damit war der Lkw auf der für ihn leicht bergab führenden Strecke schon entsprechend langsam unterwegs.

Hinsichtlich des Bekl. zu 1 als Fahrzeugführer gilt im Übrigen, dass dessen Haftung für die dem Kl. unfallbedingt entstandenen Schäden bereits gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG

entfällt. Hiernach ist die Ersatzpflicht des Fahrzeugführers ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht wird. Maßgebend ist die Sorgfalt eines ordentlichen Kraftfahrers. Er hat die verkehrserforderliche Sorgfalt einzuhalten, mit der er gewöhnliche Verkehrslagen hätte meistern können. Verkehrsrichtiges Verhalten schließt eine Haftung nach § 18 StVG aus. (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 18 StVG Rdnr. 4 mit Rechtsprechungsnachweisen) Wie sich ein Idealfahrer in der konkreten Situation verhalten hätte, ist nicht Maßstab für den Haftungsausschluss nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG. Aus den obigen Ausführungen folgt, dass der Bekl. zu 1 die verkehrserforderliche Sorgfalt eingehalten hat, mithin kein Verschulden des Bekl. zu 1 vorliegt.

(Mitgeteilt von Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht Dr. jur. Wolfgang Müller, Suhl)

\*

## 9 § 286 ZPO (Beweislast des Geschädigten für erforderliche und durchgeführte Reparaturen bei Altschaden im Schadensbereich)

**Weist das wiederholt in einen Unfall verwickelte Fahrzeug (beseitigte) Vorschäden auf, die den behaupteten Schadensbereich überlagern, muss der Geschädigte bei streitiger Ursächlichkeit des neuerlichen Unfallereignisses nicht nur den Umfang der Vorschäden, sondern auch die in der Vergangenheit zu deren Beseitigung erforderlichen und tatsächlich durchgeführten Reparaturmaßnahmen darlegen und nach § 286 ZPO beweisen.**

OLG Naumburg, Urteil vom 6. 11. 2017 (1 U 79/17)

Sachverhalt: I. Die Kl. begehrt von den Bekl. Schadensersatz wegen eines Verkehrsunfallereignisses vom 11. 2. 2015 gegen 11:15 Uhr in der E.-Straße in H.

Streitig ist, ob – aufgrund bestehender Altschäden – ein Schadensersatzanspruch besteht.

Nach Klageabweisung durch das LG war auch die Berufung erfolglos.

**Aus den Gründen:** II. Das LG hat zu Recht die Klage abgewiesen, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht festgestellt werden konnte, dass die geltend gemachten Schäden kausal auf das Unfallgeschehen vom 11. 2. 2015 zurückzuführen sind und die sich zuvor ereigneten schadensüberlagernden Unfallschäden fach- und sachgerecht repariert worden sind. Weder beruht die angefochtene Entscheidung auf einem Rechtsfehler (§§ 513 Abs. 1 I. Fall, 546 ZPO), noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrundeliegenden Tatsachen eine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 2. Fall ZPO).

Das LG hat die auf die §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG gestützte Klage zu Recht abgewiesen, weil das Fahrzeug der Kl. von Vorschäden mit Schadensüberlagerungen betroffen war und das Vorbringen der Kl. zu den von ihr behaupteten vollständigen und fachgerechten Reparaturen der Vorschäden nicht hinreichend ist, sodass ein unfallbedingter Schaden nicht feststellbar ist. Die Kl. hat nicht bewiesen, dass ihr infolge des Kollisionsereignisses vom 11. 2. 2015 – dessen Authentizität als realer Unfall einmal unterstellt werden soll – überhaupt ein ersatzfähiger Fahrzeugschaden entstanden ist. Schon das Ersatzverlangen der Kl. betrifft Fahrzeugbereiche, die wiederholt in einem Zeitraum von circa 2 ½ Jahren von teilweise erheblichen Vorschadensereignissen betroffen waren, ohne dass es von Klägersseite nachprüfbarer Angaben zu durchgeführten Reparaturmaßnahmen gegeben hat.

1. Ist ein unfallgeschädigtes Fahrzeug von massiven Vorschäden betroffen, die den geltend gemachten Schaden überlagern, muss die Kl. zur Begründung ihres Ersatzbegehrens nicht nur den Umfang der Vorschäden im Einzelnen darlegen, sondern auch spezifiziert vortragen, welche Repa-

raturmaßnahmen in der Vergangenheit zur vollständigen und ordnungsgemäßen Beseitigung der Vorbeeinträchtigungen durchgeführt worden sind und ob evtl. Reparaturmaßnahmen jeweils in Übereinstimmung mit den gutachterlichen Instandsetzungsvorgaben standen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 10. 2. 2015, I-1 U 32/14 Rdnr. 4 zitiert nach juris).

2. Das Fahrzeug der Kl. hat durch den Unfall vom 11. 2. 2015 einen starken Anstoß auf die Fahrzeugfront rechts sowie auf das rechte Vorderrad erhalten. Dadurch soll es zu Schäden im rechtsseitigen Bereich gekommen sein. Bereits mit Unfall vom 23. 7. 2012 hat das klägerische Fahrzeug einen massiven Vorschaden mit Schadensüberlagerungen erlitten. Auch dort erfolgte der Anstoß rechtsseitig auf die Fahrzeugfront und auf das rechte Vorderrad. Gleiches gilt für das Unfallereignis vom 14. 8. 2012. Da erfolge der Anstoß ebenfalls rechtsseitig auf die Fahrzeugfront und das rechte Vorderrad. Auch das Schadensereignis vom 5. 10. 2012 betraf einen weiteren Schaden vorne rechts. Der unter dem 27. 11. 2012 erlittene Unfall führte wiederum zu einem massiven Anstoß rechtsseitig auf die Fahrzeugfront und auf die vordere rechte Fahrzeugseite sowie auf das rechte Vorderrad, sodass wiederum Vorschäden im gesamten Anstoßbereich des Unfallgeschehens vom 11. 2. 2015 erfolgt sind. Auch das Schadensereignis vom 4. 1. 2014, das allerdings einen Anstoß an der vorderen Seite der linken Fahrzeugseite zum Schadensbild hat, führte zu Veränderungen der Vorderachsgeometrie und somit auch zu einem überlappenden Schadensbild in Bezug auf das Unfallereignis vom 11. 2. 2015. Der Schaden vom 21. 1. 2014 betraf wiederum einen Anstoß auf den vorderen Teil der rechten Fahrzeugseite und das rechte Vorderrad und führte zu teilweise identischen Schadensbildern wie zuvor. Das Unfallgeschehen vom 29. 7. 2014 führte wiederum zu Schäden am Pkw der Kl. auf der rechten Seite. Auch der Schaden vom 17. 10. 2014 führte zu seinem Schaden am klägerischen Pkw vorne rechts. Hier erfolgte nach den Angaben des Sachverständigen M. H. ein Anstoß rechtsseitig auf die Fahrzeugfront. Am 17. 12. 2014 erlitt der Audi dann einen Schaden vorne links.

3. Die vollständige und ordnungsgemäße Behebung der benannten Vorschäden mit Schadensüberlagerungen hat der Kl. nicht hinreichend bzw. in nicht zulässiger Weise dargelegt und auch die Angaben der Zeugen T., H. und des Sachverständigen Dipl. Ing. S. ersetzen keinen ordnungsgemäßen Vortrag der Kl. zur vollständigen und ordnungsgemäßen Reparatur der Vorschäden.

a) Die von der Kl. vorgelegten Reparaturbescheinigungen stellen aus den zutreffenden Gründen der angefochtenen Entscheidung keinen tauglichen Nachweis für eine vollständige und ordnungsgemäße Reparatur der erheblichen Vorschäden dar. Die Reparaturbescheinigung vom 13. 8. 2012, die sich auf das Verkehrsunfallereignis vom 23. 7. 2012 bezieht, die Reparaturbescheinigung vom 4. 9. 2012, die sich auf das Unfallereignis vom 14. 8. 2012 bezieht, die Reparaturbescheinigung vom 23. 1. 2014, die sich auf den Schaden vom 4. 1. 2014 bezieht, die Reparaturbescheinigung vom 28. 1. 2015, die auch zum Nachweis der Reparatur des Unfallereignisses vom 21. 1. 2014 vorgelegt wird, die Reparaturbescheinigung vom 17. 11. 2014, die sich auf das Unfallereignis vom 17. 10. 2014 bezieht, ersetzen keinen substantiierten Vortrag zu den im Einzelnen vorgenommenen Reparaturen noch ergibt sich aus ihnen, dass die Reparaturen vollständig und insbesondere sach- und fachgerecht ausgeführt worden sind. Der sachverständige Zeuge H. hat nämlich bekundet, dass bei diesen einfachen Reparaturbescheinigungen nur augenscheinlich eine Überprüfung durchgeführt werde zur Frage, ob überhaupt eine Reparatur stattgefunden habe. Es gehe dabei allerdings nicht um die Feststellung, ob vollumfänglich nach den gutachterlichen Vorgaben repariert worden ist. Allein der Umstand, dass sich der Pkw auf den vom Sachverständigen gefertigten Lichtbildern, die den Reparaturbescheinigungen angefügt sind, in einem, jedenfalls für