

5 _ RECHTSPRECHUNG

ANSCHEINSBEWIS GEGEN DEN EINFAHRENDEN

StVG § 7 Abs. 1 StVG

1. Es handelt sich nicht um einen Auffahrunfall, bei dem bereits der Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Auffahrenden spricht. Ein Auffahrunfall läge nur dann vor, wenn das Einfahren des Sattelzuges bereits abgeschlossen gewesen wäre und der Sattelzug sich bereits im fließenden Verkehr befunden hätte.

2. Es spricht der Anscheinsbeweis gegen den Einfahrenden, wenn es in unmittelbarem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit dem Einfahren zur Kollision kommt.

3. Der Einfahrende muss sich vergewissern, dass die Fahrbahn für ihn im Rahmen der gebotenen Sicherheitsabstände frei ist und dass er niemanden übermäßig behindert.

LG Schwerin, Urt. v. 16.12.2013 – 1 O 211/12

Sachverhalt: Die Klägerin verlangt von den Beklagten Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall.

Die Klägerin war Halterin des Sattelzuges mit dem amtlichen Kennzeichen ... Die Beklagte zu 1. war Halterin des Pkw Volvo V 40 mit dem amtlichen Kennzeichen ..., der bei der Beklagten zu 2. haftpflichtversichert war.

Am 20.10.2011 gegen 6:46 Uhr fuhr der Zeuge mit dem Sattelzug der Klägerin vom Gelände einer Tankstelle in S nach rechts abbiegend auf die B 104. Die Ausfahrt ist mit einem Stopp-Schild versehen.

Die Beklagte zu 1. befuhr mit ihrem Pkw die vorfahrtsberechtigten Bundesstraße B 104 in Fahrtrichtung des Sattelzuges.

Dabei kam es zur Kollision mit dem Sattelzug. Der Pkw erlitt einen Totalschaden, an dem Sattelzug entstand ein Sachschaden in Höhe von 6.481,07 EUR.

Die Parteien streiten um die Haftung dem Grunde nach.

Die Klägerin behauptet, nachdem der fließende Verkehr die Tankstellenausfahrt passiert gehabt habe, sei der Zeuge mit dem Sattelzug nach rechts auf die B 104 abgebogen. Zu diesem Zeitpunkt seien weder von rechts noch von links weitere Fahrzeuge gekommen. Dies habe aufgrund der Ausmaße des Sattelzuges einige Zeit erfordert. Nachdem der Zeuge mit dem Sattelzug vollständig auf die B 104 eingebogen gewesen sei, habe er das Fahrzeug auf etwa 30 km/h beschleunigt und eine gewisse Fahrstrecke zurückgelegt. Plötzlich habe er einen dumpfen Aufprall verspürt und das Fahrzeug angehalten. Die Beklagte zu 1. habe die Kollision durch einen groben Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 1 StVO allein verursacht und verschuldet. Es handele sich um einen Auffahrunfall, bei dem der Anscheinsbeweis gegen die Beklagte zu 1. spreche. Bei entsprechender Aufmerksamkeit hätte die Beklagte den Unfall vermeiden können. Am Pkw der Beklagten zu 1. sei weder vorne noch hinten Licht eingeschaltet gewesen. Die Beklagte zu 1. habe ein eingeschaltetes Mobiltelefon mit beleuchtetem Display in ihrer linken Hand gehabt. Nach den Kollisionsspuren und dem Schadensbild sei ersichtlich, dass der Sattelschlepper im Zeitpunkt der Kollision bereits vollständig auf die B 104 eingebogen gewesen sei.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 6.481,07 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie als nicht streitwerterhöhende Nebenforderung 507,50 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie behaupten, die Beklagte zu 1. sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h gefahren, weil sie sich mit ihrem Pkw noch in der Beschleunigungsphase befunden habe, nachdem eine zunächst rote Ampel auf grün umgesprungen gewesen sei. Der Sattelzug sei plötzlich aus der Ausfahrt herausgefahren. Die Beklagte zu 1. habe noch eine Vollbremsung gemacht, aber die

Kollision unmittelbar im Einmündungsbereich der Tankstellenausfahrt nicht mehr verhindern können. Der Unfall sei für die Beklagte zu 1. unvermeidbar gewesen und allein vom Zeugen verschuldet. Dieser habe die Vorfahrt der Beklagten zu 1. missachtet und gegen die besonderen Sorgfaltspflichten des § 10 StVO verstoßen. Im Hinblick auf die eingeschränkte Sichtmöglichkeit nach links hätte er sich einweisen lassen und das Hineinfahren in die Bundesstraße durch einen Sicherungsposten absichern müssen. Gegenüber der erhöhten Betriebsgefahr des Lkw trete die Betriebsgefahr des Pkw der Beklagten zu 1. zurück. Das Licht am Pkw der Beklagten zu 1. sei eingeschaltet gewesen, sie sei bereits 15 km in der Dunkelheit unterwegs gewesen. Das Mobiltelefon habe geleuchtet, weil die Beklagte zu 1. nach der Kollision ihren Arbeitgeber angerufen habe, dass sie wegen des Unfalls am nächsten Tag nicht zur Arbeit kommen könne.

Das Gericht hat zum streitigen Unfallhergang die Beklagte zu 1. persönlich angehört und Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen sowie der Zeugen ... und ... als unfallaufnehmenden Polizeibeamten. Hierzu wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 25.4.2013 Bezug genommen. Das Gericht hat ferner gemäß Beweisbeschluss vom 16.5.2013 zur Vermeidbarkeit des Unfalls sowie zur streitigen Beleuchtung des Beklagtenfahrzeuges ein unfallanalytisches Sachverständigen Gutachten eingeholt. Auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) ... vom 2.10.2013 wird Bezug genommen. Die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Schwerin zum Aktenzeichen 245 Js 31739/11 hat vorgelegen.

Aus den Gründen: Die Klage ist nur teilweise begründet.

I. Die Klägerin hat gegen die Beklagten einen Anspruch auf Zahlung von 4.320,71 EUR als Schadensersatz gem. § 7 Abs. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG. Dabei haften die Beklagten als Gesamtschuldner gem. § 421 BGB.

Ein Haftungsausschluss der Beklagten wegen höherer Gewalt gem. § 7 Abs. 2 StVG entfällt. Höhere Gewalt wird von keiner der Parteien geltend gemacht und ist auch nicht ersichtlich.

Im Verhältnis der Parteien zueinander hängt deshalb die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes gem. §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 3 StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist.

Unter Abwägung der beiderseitigen Verschuldensanteile hält das Gericht eine Haftungsverteilung von 1/3 zu 2/3 zu Lasten der Beklagten für angemessen.

1. Die Beklagte zu 1. trifft ein Verschulden an dem Unfall.

Zwar handelt es sich entgegen der Ansicht der Klägerin nicht um einen Auffahrunfall, bei dem bereits der Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Auffahrenden

spricht. Ein Auffahrunfall läge nur dann vor, wenn das Einfahren des Sattelzuges bereits abgeschlossen gewesen wäre und der Sattelzug sich bereits im fließenden Verkehr befunden hätte. Dies konnte jedoch nicht festgestellt werden. Die Kollision ereignete sich noch im Einmündungstrichter der Tankstellenausfahrt. Dies ergibt sich aus der polizeilichen Unfallskizze, in der das Splitterfeld des Fahrzeuges der Beklagten zu 2. im Einmündungstrichter verzeichnet ist. Die Richtigkeit der Unfallskizze wurde von den unfallaufnehmenden Zeugen bestätigt. Die Kollision stand daher noch in unmittelbarem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Einfahren.

Die Beklagte zu 1. hat auch nicht gegen die Beleuchtungspflicht des § 17 Abs. 1 StVO verstoßen. Die Beklagte zu 1. war mit Abblendlicht gefahren. Die technische Untersuchung der sichergestellten Leuchtmittel des Fahrzeuges der Beklagten zu 1. durch den Sachverständigen ergab, dass ein Leuchtmittel an der Glühwendel des Abblendlichtes deutliche Spuren einer Warmverformung aufweist, was den Sachverständigen darauf schließen ließ, dass zum Unfallzeitpunkt das Abblendlicht am Pkw der Beklagten zu 1. eingeschaltet war.

Die Beklagte zu 1. hat jedoch gegen das allgemeine Vorsichts- und Rücksichtnahmegebot des § 1 Abs. 1 StVO und das Schädigungsverbot des § 1 Abs. 2 StVO verstoßen. Gem. § 1 Abs. 1 StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und Rücksicht. Gem. § 1 Abs. 2 StVO hat sich, wer am Straßenverkehr teilnimmt, so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Gegen diese gesetzlichen Vorgaben hat die Beklagte zu 1. schuldhaft verstoßen.

Nach den Feststellungen des Sachverständigen war der vom Tankstellengelände auf die Bundesstraße 104 auffahrende Sattelzug bei entsprechend eingeschalteten und funktionstüchtigen lichttechnischen Einrichtungen für die Beklagte zu 1. bei Dunkelheit rechtzeitig sichtbar.

Nach den Berechnungen des Sachverständigen hätte die Beklagte zu 1. bei der von ihr in der Anhörung angegebenen Bremsausgangsgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h eine Bremszeit zuzüglich Reaktionszeit von mindestens 3,38 s bis maximal 4,64 s benötigt, um kollisionsfrei anzuhalten. Unter Berücksichtigung der Zeit des Sattelzuges vom Anfahren bis zur Kollision von etwa 6,56 s (bei schnellem Anfahren) bis 9,66 s (bei langsamem Anfahren) ergebe sich daraus eine Differenz zur errechneten Gesamtanhaltezeit des Pkws der Beklagten zu 1. von etwa Minimum 2,02 s bis Maximum 6,28 s. Zugleich habe der Gesamtanhalteweg für den Pkw der Beklagten zu 1. bei der von der Beklagten zu 1. bekundeten Bremsausgangsgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h zwischen 36,52 m und 56,76 m betragen, während sich der Sattelzug zum Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung für die Beklagte zu 1. etwa 1,22 m bis 25,63 m auf der B 104 befunden habe. Ausweislich der Bilder 10 und 11 der Fotoanlage des Gutachtens sei der Ausfahrtsbereich des Tankstellengelän-

des für die Beklagte zu 1. bei einem Abstand von etwa 135,90 und 85,90 m bis zur Kollisionsstelle einsehbar und eine Sattelzugmaschine erkennbar gewesen, vorausgesetzt sämtliche lichttechnischen Einrichtungen seien funktionsfähig und eingeschaltet. Letzteres hat die Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts ergeben. Der Zeuge bekundete, der Sattelzug sei links und rechts komplett mit so genannten Umrissleuchten und auch sonst beleuchtet, auch sonst sei die Fahrzeugbeleuchtung eingeschaltet gewesen. Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussage hat das Gericht nicht, zumal eine funktionstüchtige und eingeschaltete Beleuchtung des Sattelzuges von den Beklagten nicht in Abrede gestellt wurde.

Das Gericht macht sich die Ausführungen des Sachverständigen vollumfänglich zu Eigen. Sie sind nachvollziehbar, widerspruchsfrei und überzeugend und werden auch von beiden Partelen nicht weiter angegriffen.

Wenn nach alledem der Sattelzug für die Beklagte zu 1. rechtzeitig erkennbar war und sie rechtzeitig kollisionsfrei hätte anhalten können, es aber gleichwohl zur Kollision kam, so konnte dies nur auf der mangelnden Aufmerksamkeit der Beklagten zu 1. beruhen. Auf die Gründe dieser mangelnden Aufmerksamkeit kommt es dabei nicht weiter an.

2. Für den Fahrer des Sattelzuges der Klägerin ist dagegen kein Verschulden feststellbar.

Zwar hat gem. § 10 S. 1 StVO, wer aus einem Grundstück auf die Straße einfährt, sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Dabei spricht der Anscheinsbeweis gegen den Einfahrenden, wenn es – wie hier – in unmittelbarem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Einfahren zur Kollision kommt (*König*, in: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 10 StVO Rn 11 mit Rechtsprechungsnachweisen).

Diesen Anscheinsbeweis konnte die Klägerin jedoch entkräften. Der Einfahrende muss sich vergewissern, dass die Fahrbahn für ihn im Rahmen der gebotenen Sicherheitsabstände frei ist und dass er niemanden unangemessen behindert (*König*, a.a.O., Rn 10). Der Einfahrende muss zwar höchstmögliche Sorgfalt anwenden, darf aber grundsätzlich auf die Beachtung der Verkehrsregeln durch den fließenden Verkehr vertrauen (*König*, a.a.O., § 42 Rn 12). Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe hat der Zeuge als Fahrer des Sattelzuges die ihm obliegenden besonderen Sorgfaltspflichten erfüllt. Der Sachverständige stellte in seinem schriftlichen Gutachten hierzu fest, der Pkw der Beklagten zu 1. habe sich zum Zeitpunkt des Anfahrens des Sattelzuges außerhalb des möglichen maximalen Sichtbereichs des Zeugen von 75 m befunden. Auch unter Berücksichtigung des von der Klägerin selbst eingeräumten Umstandes, dass das Einfahren wegen der Ausmaße des Sattelzuges länger dauert, durfte der Zeuge darauf vertrauen, dass diese „freie Bahn“ über eine Strecke von 75 m ausreicht, um gefahrlos auf die B 104 einzufahren. Er durfte insbesondere darauf vertrauen,

dass der Fahrer eines im fließenden Verkehr herannahenden Fahrzeuges den einfahrenden Sattelzug aufgrund der vorhandenen und funktionstüchtigen Fahrzeugbeleuchtung, einschließlich der Umrissleuchten wahrnehmen und rechtzeitig bremsen kann.

Dabei kann dahinstehen, ob sich der Zeuge gegebenenfalls hätte einweisen lassen müssen. Abgesehen davon, dass die Pflicht zur Inanspruchnahme eines Einweisers davon abhängt, ob die Einfahrt für den fließenden Verkehr gut erkennbar ist, dieser also Fahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen kann, die sich in die Fahrbahn hineintasten (*König*, a.a.O., Rn 13 mit Rechtsprechungsnachweisen), lässt sich vorliegend nicht feststellen, dass der Unfall durch eine Einweisung verhindert worden wäre. Wie bereits dargelegt, war der Sattelzug für die Beklagte zu 1. rechtzeitig erkennbar und der Unfall vermeidbar. Da es gleichwohl zur Kollision kam, ist der Unfall nicht auf eine unterbliebene Einweisung zurückzuführen, sondern auf mangelnde Aufmerksamkeit der Beklagten zu 1.

3. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebsgefahren hält das Gericht eine Haftungsverteilung von 1/3 zu 2/3 zu Lasten der Beklagten für angemessen. Zwar ist die Betriebsgefahr des Sattelzuges gegenüber der Betriebsgefahr des Pkw der Beklagten zu 1. grundsätzlich erhöht, weil es sich um ein besonders langes Fahrzeug handelt, bei dem der Einfahrtvorgang einige Zeit erfordert. Den Fahrer des Sattelzuges trifft jedoch – wie dargelegt – kein unfallverursachendes Verschulden. Demgegenüber kommt zur allgemeinen Betriebsgefahr des Pkw der Beklagten zu 1. deren unfallursächliches Verschulden gefahrerhöhend hinzu.

Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg