

Oberlandesgericht Hamm, Urteil vom 05.08.2003 – 9 U 50/03

ECLI:DE:OLGHAM:2003:0805.9U50.03.00

Tenor

Die Berufung des Klägers gegen das am 6. Januar 2003 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Hagen wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsmittels werden dem Kläger auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

Rn. 2

A. Wegen des Sach- und Streitstandes bis zum Abschluss der ersten Instanz wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

Rn. 3

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen mit im wesentlichen der Begründung, der Kläger habe ein verkehrswidriges Fehlverhalten des Erstklagten mit dem Sachverständigengutachten des Dipl.-Ing. T und den Aussagen der Zeugen E2 und I nicht beweisen können, während umgekehrt sein eigenes unfallursächliches Verschulden die von dem Omnibus der Beklagten ausgehende Betriebsgefahr zurücktreten lasse. Er habe sich nämlich der Bushaltestelle unter Verstoß gegen § 20 Abs. 1 und Abs. 5 StVO mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit von mindestens 95 km/h genähert, wie der Sachverständige überzeugend herausgefunden habe.

Rn. 4

Mit der Berufung verfolgt der Kläger sein erstinstanzliches Begehren weiter. Er hält daran fest, bereits bis auf etwa 20 m, allenfalls aber bis auf durch den Sachverständigen zu seinen Gunsten ermittelte 50 m zu dem Omnibus der Beklagten aufgeschlossen zu haben, als dieser mit dem Anfahren aus der Haltebucht – unter Erzwingung eines vermeintlichen Vorranges – eine Reaktionsaufforderung für ihn, den Kläger, gegeben habe. Insoweit sei die Beweiswürdigung des Landgerichts fehlerhaft, indem es ohne tragfähige Begründung den seinen Klagevortrag bestätigenden Aussagen der Zeugen N und E2 nicht gefolgt sei. Demgegenüber erwiesen die Aussagen der Zeugen I und Q nicht die nach dem Sachverständigengutachten nur mögliche, den Beklagten günstigste Variante eines Abstandes des klägerischen Pkw zum Bus von 110 bis 150 m, als der Erstklagte anfuhr.

Rn. 5

Auch sei ihm, dem Kläger, nicht anzulasten, die Geschwindigkeit nicht schon vorsorglich bei Annäherung an den haltenden Bus reduziert zu haben, denn die Vorschriften des § 20 I – IV StVO dienten nur dem Schutz von Fahrgästen.

Rn. 6

Die Beklagten verteidigen das angefochtene Urteil.

Rn. 7

Die Akten 863 Js 268/01 StA Hagen sind zur Ergänzung des Parteivorbringens Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

Rn. 8

B. Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg, denn das Landgericht hat im Ergebnis zu Recht die Klage als unbegründet abgewiesen.

Rn. 9

I. Zunächst ist dem Landgericht darin zu folgen, dass ein unfallursächlich verkehrswidriges Verhalten des Beklagten, nämlich eine Verletzung seiner Sorgfaltspflichten aus §§ 20 V, 10 StVO nicht positiv festgestellt werden kann, weil nach dem Gutachten des Sachverständigen T bei Inanspruchnahme der realistischen Toleranzen in der zeitlichen Unfallrekonstruktion zu Gunsten des Beklagten letztlich nicht auszuschließen ist, dass der Pkw des Klägers noch 150 m von dem Omnibus entfernt war, als der Beklagte zu 1) sich zum Anfahren aus der Haltestelle entschloss. Bei einer festgestellten Sichtweite des Beklagten von ca. 150 m nach hinten war der Pkw des Klägers selbst womöglich noch nicht sichtbar, sondern nur – entsprechend der unwiderlegten Einlassung des Beklagten – eine Lichtquelle, so dass der Pkw so weit entfernt gewesen wäre, dass der Beklagte sich in den fließenden Verkehr unter Inanspruchnahme seines Vortrittsrechtes nach § 20 V StVO hätte einfädeln dürfen.

Rn. 10

Das wird durch die Aussagen der Zeugin E2 und des Zeugen N nicht in Frage gestellt. Die Aussage der Zeugin E2 hat sich bereits dadurch als in einem maßgeblichen Punkt unzuverlässig erwiesen, dass sie den Abstand des klägerischen Pkw von dem anfahrenden Bus mit nur 15 m bis 20 m angibt, während er – durch das Sachverständigengutachten technisch erwiesen – tatsächlich mindestens 50 m betrug. Außerdem hätte der Kläger auf diese kurze Distanz gar nicht reagieren können, weil er in einer Sekunde ca. 27 m zurücklegte und für einen abrupten Spurwechsel jedenfalls 2,5 Sekunden erforderlich gewesen wären. Darauf, dass der Aussage des in entgegen gesetzter Fahrtrichtung fahrenden Zeugen N kein brauchbarer Beweiswert zukommt, weist bereits das angefochtene Urteil zutreffend hin.

Rn. 11

II. Soweit nach dem Vorstehenden noch eine Haftung der Beklagten zu 2) aus § 7 I StVG und § 831 BGB in Rede steht, tritt diese bei der Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge zu dem Unfall nach §§ 17 I StVG, 254 BGB hinter dem Eigenverschulden des Klägers, das die von seinem Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr maßgeblich erhöhte, vollständig zurück.

Rn. 12

a) Ohne Erfolg wehrt sich der Kläger gegen den ihn treffenden Schuldvorwurf, sich dem an der Haltestelle stehenden Bus mit viel zu hoher Geschwindigkeit genähert zu haben. Dabei mag zwar der Berufung zuzugeben sein, dass sich dieser Vorwurf nicht auf einen Verstoß gegen § 20 I StVO gründen lässt. Diese Vorschrift schützt mit der durch sie normierten Pflicht, an Linienbussen, die an Haltestellen halten, nur vorsichtig vorbei zu fahren, die Fahrgäste, die sich auf der Fahrbahn auf den Bus zu oder von ihm weg bewegen mögen, sie bezweckt dagegen nicht die Einhaltung der Pflicht zur Einräumung des Vortritts nach § 20 V StVO (anders noch der 4. Strafsenat des BGH in NJW 1979, 1894/5).

Rn. 13

Indes war der Kläger schon durch § 3 I S. 2 StVO gehalten, seine Geschwindigkeit den Straßen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen. Diese Verhältnisse wurden in der konkreten Situation durch den an der Haltestelle wartenden Linienbus der Beklagten bestimmt, dem er gemäß § 20 V StVO das Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen, notfalls dazu auch anzuhalten hatte. Um sich darauf einzustellen, muß ein Fahrzeugführer im fließenden Verkehr einen an einer Haltestelle stehenden Linienbus sorgfältig beobachten und seine Fahrgeschwindigkeit der Lage anpassen, er darf dann nur vorsichtig in erhöhter Bremsbereitschaft an ihn heranfahren (vergleiche OLG Düsseldorf, MDR 1990, 928; VRS 65, 336

(1983)). Die vom Kläger gefahrene Geschwindigkeit von mindestens 95 km/h wurde dem nicht ansatzweise gerecht. Er hat sich so außer stande gesetzt, auf einen möglichen Anfahrvorgang des Busses, den er wegen des Vorranges des Busverkehrs in Rechnung zu stellen hatte, auch nur annähernd sach- und verkehrsgerecht reagieren zu können.

Rn. 14

Dabei entlastet es den Kläger nicht, wenn er den für ihn bereits in einer Entfernung von 150 m sichtbaren Linienbus in der Dunkelheit zunächst nicht als solchen erkannt hätte. Die herrschenden Sichtverhältnisse bei Dunkelheit geboten ihm eine Fahrgeschwindigkeit, die es ermöglichte, ausgewiesene Haltestellen rechtzeitig wahrzunehmen, um sodann der Verpflichtung aus § 20 V StVO zu genügen. Das zu dem Unfall führende Ausweichen auf die Gegenfahrspur und erst recht die Kollision mit dem diese Spur kreuzenden Pkw des Zeugen I hätte er bei angepaßter Geschwindigkeit vermeiden können.

Rn. 15

b) Im Lichte dessen hat das Landgericht zu Recht die alleinige Verantwortlichkeit des Klägers für den Unfall angenommen. Zwar ist das Einfädeln eines schwerfälligen Kraftomnibusses in den fließenden Verkehr ein gefährlicher Fahrvorgang, der grundsätzlich über die gewöhnliche Betriebsgefahr hinausgeht. Eine gesteigerte Betriebsgefahr ist den Beklagten hier gleichwohl nicht anzulasten, weil gerade § 20 V StVO dem Führer eines Linienbusses das Einfädeln von der Haltestelle aus erleichtern will und ihm dafür ein gewisses Vortrittsrecht einräumt. Bei der Gewichtung des Verursachungsbeitrages ist schließlich zu berücksichtigen, dass der Bus der Beklagten zwar die Ausweichlenkung des Klägers veranlasst hat, eine Kollision jedoch mit diesem Fahrzeug nicht erfolgt ist. Die entscheidende Unfallursache ist, dass der Kläger auf die Bremsverzögerung des Linksabbiegers I nicht unfallvermeidend reagieren konnte.

Rn. 16

Auf der anderen Seite hat der schuldhafte Verstoß gegen § 20 V StVO des Klägers, der zusätzlich falsch reagierte, indem er die Vollbremsung nicht sofort nach der Ausweichlenkung einleitete, sondern erst als er das Abbiegen des vorausfahrenden Pkw bemerkte, so großes Gewicht, dass die einfache Betriebsgefahr des Busses und das gemäß § 831 BGB nur vermutete, mithin nur als leicht bewertbare Verschulden des Beklagten demgegenüber nicht erheblich sind.

Rn. 17

IV. Die Kosten seines erfolglosen Rechtsmittels hat der Kläger gemäß § 97 I ZPO zu tragen.

Rn. 18

Das Urteil ist gemäß §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO vorläufig vollstreckbar.

Rn. 19

Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision nach

Rn. 20

§ 543 II ZPO liegen nicht vor.

Zitiervorschlag: Oberlandesgericht Hamm, Urteil vom 05.08.2003 – 9 U 50/03, ECLI:DE:OLGHAM:2003:0805.9U50.03.00

Quelle: Open Legal Data, abgerufen 09.07.2026

Entscheidungstext bereitgestellt über Open Legal Data (openlegaldata.io), lizenziert unter der Open Database License (ODbL) v1.0.

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Ausfertigung des Gerichts

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/olg-hamm/2003-08-05/9-u-50-03>