

Landgericht Saarbrücken

IN NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§§ 1, 3, 10, 20 StVO; §§ 7, 17 StVG

- 1. Ist unaufklärbar, ob der Fahrer eines Linienbusses beim Abfahren von der Haltestelle den Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt hatte, kann ein Verstoß des vorbeifahrenden Kraftfahrers gegen § 20 Abs. 5 StVO ebenso wenig angenommen werden wie ein Verstoß des Busfahrers gegen § 10 StVO.**
- 2. Für eine Beweislastumkehr des § 20 Abs. 5 StVO fehlt jeder Anhaltspunkt in der Bestimmung selbst; sie lässt sich auch nicht aus dem Schutzzweck der Vorschrift herleiten, weil der Schutz des abfahrenden Linien- oder Schulbusses gerade voraussetzt, dass der Busfahrer seinerseits verkehrsgerecht gehandelt hat und dabei u.a. seiner Anzeigeverpflichtung gem. § 10 Satz 2 StVO nachgekommen ist.**

LG Saarbrücken, Urteil vom 05.04.2012, Az.: 13 S 209/11

Tenor:

1. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 10.8.2011 - Az. 3 C 359/10 (07) - wird mit der Maßgabe zurückgewiesen, dass die erstinstanzliche Kostenentscheidung wie folgt geändert wird:

Die Gerichtskosten tragen der Kläger zu 44%, die Beklagten gesamtschuldnerisch zu 44% und die Beklagte zu 2) allein zu weiteren 12%. Die außergerichtlichen Kosten des Klägers tragen die Beklagten gesamtschuldnerisch zu 36% und die Beklagte zu 2) allein zu weiteren 7%. Die außergerichtlichen Kosten des Erstbeklagten trägt der Kläger zu 61%. Die außergerichtlichen Kosten der Zweitbeklagten trägt der Kläger zu 52%. Im Übrigen findet eine Kostenerstattung nicht statt.

2. Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Die Parteien machen wechselseitig Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 30.4.2010 gegen 14.30 Uhr in S. auf der ... in Höhe der Abzweigung ... ereignet hat. Vor dem Unfall befuhr der Kläger mit seinem Pkw (...), die ...in Richtung ... und beabsichtigte, nach rechts in die ... einzubiegen. Der im Linienverkehr eingesetzte Gelenkbus der Beklagten (...), der vom Beklagten geführt wurde, befand sich an einer vor der Einmündung befindlichen Haltestelle. Als der Kläger abbog, kam es zur Kollision mit dem anfahrenden Linienbus.

Er behauptet, er habe vor dem Abbiegen wegen passierender Fußgänger im Einmündungsbereich angehalten, als der abfahrende Bus wegen Unachtsamkeit gegen sein stehendes Fahrzeug gefahren sei. Die Beklagten behaupten, der Erstbeklagte sei unter Setzen des linken Fahrtrichtungsanzeigers und Beachtung des rückwärtigen Verkehrs langsam auf die rechte der beiden Fahrspuren eingefahren, als der Kläger mit hoher Geschwindigkeit von links kommend versucht habe, vor dem Bus nach rechts abzubiegen. Trotz sofort eingeleiteter Bremsung habe der Unfall nicht verhindert werden können.

Auf den vom Kläger mit insgesamt 2.297,59 € bezifferten Schaden hat die Beklagte zwischen Klageeinreichung und deren Zustellung insgesamt 1.148,79 € nebst vorgerichtlichen Anwaltskosten von 155,30 € geleistet. Der Kläger hat den ursprünglich auf Zahlung von 2.279,59 € sowie vorgerichtlicher Kosten von 272,87 € jeweils nebst gesetzlichen Zinsen seit dem 9.6.2010 gerichteten Klageantrag in Höhe der geleisteten Zahlungen gemeinsam mit den Beklagten für erledigt erklärt. Den ausstehenden Restbetrag hat der Kläger zuletzt noch geltend gemacht. Widerklagend hat die Beklagte Ersatzansprüche aus dem Unfallereignis auf der Grundlage einer Haftungsquote von 50% in Höhe von 303,50 € nebst gesetzlichen Zinsen seit Rechtshängigkeit verlangt.

Das Erstgericht, auf dessen Feststellungen ergänzend Bezug genommen wird, ist irrtümlich davon ausgegangen, die Parteien hätten den Rechtsstreit in Höhe von 1,383,22 € für erledigt erklärt. Es hat die Klage nach Beweisaufnahme bis auf den Zinsanspruch auf den bereits gezahlten Betrag abgewiesen mit der Begründung, der Kläger habe den Unfall in Höhe von 50% einzustehen, weil er gegen die ihm gem. § 20 Abs. 5 StVO obliegende Vorsicht verstoßen habe. Die Widerklage hat es ebenfalls abgewiesen mit Hinweis auf einen nicht nachgewiesenen unfallursächlichen Schaden.

Mit seiner Berufung verfolgt der Kläger seinen abgewiesenen Klageantrag weiter. Die Beklagten verteidigen die erstinstanzliche Entscheidung.

II.

Die zulässig, insbesondere form- und fristgerecht erhobene Berufung ist nicht begründet. Die angegriffene Entscheidung beruht im Ergebnis weder auf einer Rechtsverletzung noch rechtfertigen nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO). Insbesondere ist die Haftungsverteilung des Erstgerichts entgegen der Berufung nicht zu beanstanden.

1. Das Erstgericht ist zunächst davon ausgegangen, dass sowohl der Kläger als auch die Beklagten grundsätzlich für die Folgen des streitgegenständlichen Unfallgeschehens gem.

§§ 7, 17, 18 Straßenverkehrsgesetz (StVG) einzustehen haben, weil die Unfallschäden jeweils bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges entstanden sind, der Unfall nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen ist und für keinen der beteiligten Fahrer ein unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG darstellt. Dies ist zutreffend und wird mit der Berufung nicht angegriffen.

2. Auf Seiten des Klägers hat das Erstgericht ein nicht unerhebliches Mitverschulden an der Unfallentstehung angenommen, weil dieser an dem an der Haltestelle haltenden Linienbus der Zweitbeklagten vorbeigefahren und zu einem Zeitpunkt vor diesem nach rechts abbiegen wollte, als dieser bereits erkennbar die Haltestelle verlassen wollte. Dies ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

a) Dass der Linienbus der Zweitbeklagten, wie das Erstgericht ohne weitere Begründung angenommen hat, vorkollisionär an einer öffentlichen Haltestelle gestanden hatte, ist nicht zweifelhaft. Soweit die Berufung meint, wegen der Länge des Busses habe dieser teilweise auf der rechten Fahrspur gestanden, führt dies zu keiner abweichenden Beurteilung. Denn der Schutzbereich des § 20 StVO im Zusammenhang mit einem an einer Haltestelle i.S.d. Zeichen 224 haltenden Linien- oder Schulbusses erstreckt sich auf die gesamte Länge des haltenden Zuges einschließlich einiger Meter davor oder dahinter (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. § 20 Rdn. 5 m.w.N.). Dies muss auch gelten, wenn es dem Bus - wie hier - wegen der Länge des Zuges nicht gelingt, vollständig an die Haltestelle heranzufahren.

b) Ob der Kläger, wie das Amtsgericht annehmen will, dem Linienbus der Beklagten zu 2) entgegen § 20 Abs. 5 StVO nicht die ungehinderte Abfahrt von der maßgeblichen Haltestelle ermöglicht hat, ist allerdings nicht frei von Bedenken.

aa) Grundsätzlich gilt für den vom Fahrbahnrand Anfahrenden die besondere Sorgfaltspflicht des § 10 StVO. Ihm obliegt es, eine Gefährdung des fließenden Verkehrs auszuschließen, so dass ihm ein äußerstes Maß an Sorgfalt auferlegt ist und ihn die Verantwortung für die Sicherheit des Anfahrens in erster Linie trifft (statt aller: Hentschel/König/Dauer aaO § 10 StVO Rdn. 10 m.w.N.). Der fließende Verkehr, dem die ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen ist, hat grundsätzlich Vorrang vor dem Einfahrenden oder Anfahrenden und darf auf die Beachtung dieses Vorranges vertrauen; umgekehrt darf sich auch der Einfahrende oder Anfahrende auf die Beachtung der Verkehrsregeln durch den fließenden Verkehr verlassen (BGHSt 28, 218; Hentschel aaO Rdn. 12 m.w.N.).

bb) Eine über den § 1 Abs 2 StVO hinausgehende gesteigerte Sorgfaltspflicht mit dem Ziel, jede wesentliche Behinderung zu vermeiden, besteht jedoch nicht für Linien- und Schulomnibusse, die von einer am Fahrbahnrand gelegenen Haltestelle abfahren wollen. Um derartigen Fahrzeugen, die an feste Fahrpläne und an die Einhaltung bestimmter Fahrzeiten gebunden sind, das Anfahren und Einordnen in den fließenden Verkehr zur Sicherstellung der zeitlichen Vorgaben zu erleichtern, bestimmt § 20 Abs 5 StVO, dass diesen das Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen ist und andere Fahrzeuge, wenn nötig, warten müssen. Diese dem fließenden Verkehr auferlegte Verpflichtung begründet zwar kein allgemeines Vorrecht für die Fahrer von Linienomnibussen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, schränkt jedoch den sich aus § 10 StVO ergebenden Vorrang des fließenden Verkehrs insoweit ein, als dieser eine durch das Anfahren der Linienfahrzeuge entstehende Behinderung hinzunehmen hat. Aus dem Zweck der Vorschrift, dem Linienomnibus ein alsbaldiges Einordnen in den fließenden Verkehr zu ermöglichen, wird nach allgemeiner Ansicht abgeleitet, dass der Vorrang eines Fahrzeugs des fließenden Verkehrs nur erlischt, wenn ein Linienomnibus seine Anfahrab sicht rechtzeitig und deutlich angezeigt hat (§ 10 Satz 2 StVO). Der Vorrang des fließenden Verkehrs bleibt jedoch bestehen, wenn die Anfahrab sicht nicht rechtzeitig angezeigt ist oder ein Anfahren nicht mehr nur eine Behinderung, sondern

eine Gefährdung des fließenden Verkehrs bedeuten würde (BGHSt 28, 218; OLG Düsseldorf DAR 1990, 462; OLG Hamm VersR 1992, 1016, jew. zu § 20 Abs. 2 a.F.; OLG München, Urt. v. 17.12.2010 - 10 U 2926/10, Juris; Hentschel aaO § 20 StVO Rdn. 12 m.w.N.).

cc) Anders als das Erstgericht annimmt, kann von einem Verstoß des Klägers gegen § 20 Abs. 5 StVO nicht ausgegangen werden. Das Erstgericht hat unter Berufung auf Filthaut (NZV 2008, 226, 232) angenommen, die Nichterweislichkeit der Frage, ob der Fahrer eines Linienbusses bei dem Abfahren von der Haltestelle rechtzeitig den linken Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt habe, gehe zu Lasten des geschädigten Kfz-Halters. Dies trifft nicht zu. Bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile im Rahmen des § 17 StVG sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr nur unstrittige bzw. zugestandene und bewiesene Umstände einzustellen (vgl. BGH, Urteil vom 21.11.2006 - VI ZR 115/05, VersR 2007, 263; Hentschel/König, aaO Rn. 5 mwN.). Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er für die nach § 17 Abs. 1 StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will (vgl. BGH, Urteil vom 13.02.1996 - VI ZR 126/95, VersR 1996, 513). Die Annahme eines Verstoßes gegen § 20 Abs. 5 StVO zu Lasten des Klägers setzt daher voraus, dass die Voraussetzungen für das Eingreifen der Privilegierung des Linienbusses nach dieser Regelung unstrittig oder nachgewiesen sind. Ist indes die Frage nicht mehr aufklärbar, kann nicht zu Lasten des geschädigten Kraftfahrzeughalters angenommen werden, er habe seinerseits gegen § 20 Abs. 5 StVO verstoßen. Für eine solche, vom Erstgericht angenommene, Beweislastumkehr fehlt jeder Anhaltspunkt in der Bestimmung selbst; sie lässt sich auch nicht aus dem Schutzzweck der Vorschrift herleiten, weil der Schutz des abfahrenden Linien- oder Schulbusses gerade voraussetzt, dass der Busfahrer seinerseits verkehrsgerecht gehandelt hat und dabei u.a. seiner Anzeigepflichtung gem. § 10 Satz 2 StVO nachgekommen ist.

dd) Dass umgekehrt - wie dies Filthaut unter Berufung auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm (Urt. v. 5.8.2003 - 9 U 50/03, Juris) annimmt - ein Verstoß des Busfahrers gegen § 10 StVO erst nachgewiesen ist, wenn feststeht, dass die Privilegierung nach § 20 Abs. 5 StVO wegen einer Verletzung der Anzeigepflicht oder einer anderen fehlenden Tatbestandsvoraussetzung nicht eingreift, ist folgerichtig. Insbesondere kann der im Rahmen des § 10 StVO geltende Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Anfahrenden, wenn es in einem unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Anfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr kommt (vgl. etwa Hentschel aaO § 10 Rdn. 11; Urteil der Kammer vom 21.10.2011 - 13 S 116/11, jew. m.w.N.), nach allgemeinen Grundsätzen keinen Bestand haben, soweit nicht feststeht, dass die Voraussetzungen des § 20 Abs. 5 vorliegen oder nicht. Denn in diesem Fall verbleibt die dem Anscheinsbeweis entgegenstehende ernsthafte Möglichkeit, dass der Busfahrer lediglich die Sorgfaltspflichten des § 1 StVO einzuhalten hatte. Deshalb kann auch nicht zu Lasten des Erstbeklagten angenommen werden, er habe hier gegen § 20 Abs. 5 StVO verstoßen.

c) Das Amtsgericht hat jedoch zu Recht angenommen, dass der Kläger gegen das Gebot angemessener Geschwindigkeit i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO verstoßen hat.

aa) Schon im Rahmen des § 10 StVO ist anerkannt, dass trotz des grundsätzlichen Vorrangs des fließenden Verkehrs, dieser auf den Einfahrenden oder Anfahrenden im Rahmen des § 1 StVO Rücksicht zu nehmen hat und eine mäßige Behinderung hinnehmen muss. Er darf seine ungehinderte Weiterfahrt nicht erzwingen (§ 11 Abs 2 StVO) und muss das Einfahren oder Anfahren gegebenenfalls durch Verringern seiner Geschwindigkeit erleichtern, da sonst im Stadtverkehr jedes Einfahren oder Anfahren zum Erliegen käme (vgl. BGHSt 28, 128; Hentschel aaO § 10 StVO Rdn 9 m.w.N.).

bb) Diese allgemeine Rücksichtnahmepflicht ist in der Annäherung an einen im Bereich einer Haltestelle i.S.d. Zeichen 224 haltenden Linien- und Schulbus nicht unerheblich erhöht. Denn angesichts eines an der Haltestelle wartenden Linienbusses muss ein aufmerksamer Kraftfahrer damit rechnen, dass er diesem gemäß § 20 Abs. 5 StVO das Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen, notfalls auch anzuhalten hat. 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 Hamm aaO; OLG Düsseldorf, MDR 1990, 928). Dabei mag dahinstehen, ob sich eine solche Verpflichtung im Verhältnis zwischen dem heranfahrenden Kraftfahrzeug und dem abfahrenden Bus aus der Vorschrift des § 20 Abs. 1 StVO ergibt, oder ob dieses Gebot, an Linienbussen, die an Haltestellen halten, nur vorsichtig vorbei zu fahren, allein die Fahrgäste schützt, die sich auf der Fahrbahn auf den Bus zu oder von ihm weg bewegen mögen (so OLG Hamm aaO entgegen BGHSt 28, 128). Eine solche Verpflichtung ergibt sich jedoch aus § 3 Abs. 1 S. 2 StVO, wonach der Verkehrsteilnehmer gehalten ist, seine Geschwindigkeit den Straßen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen (OLG Hamm aaO), zumindest aber aus dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO.

cc) Vorliegend hat das Erstgericht zu Recht einen Verstoß gegen diese Verpflichtung angenommen. Es hat aufgrund der Beweisaufnahme festgestellt, dass der Kläger trotz freier Sicht auf den in der Haltebucht stehenden Linienbus nicht geachtet und statt dessen auf den anfahren Bus viel zu spät reagiert hatte, obwohl er bei aufmerksamer Beobachtung des Busses dessen Anfahrvorgang frühzeitig hätte erkennen und durch entsprechendes Anhalten den Unfall hätte vermeiden können. Diese Feststellung ist in jeder Hinsicht nachvollziehbar und wird in der Berufung nicht angegriffen.

3. Die vom Amtsgericht getroffene Haftungsverteilung gemäß § 17 Abs. 1, 2 StVG, wonach den Kläger eine Mithaftung von zumindest 50% trifft, hält dem Berufungsangriff stand. Ob der Erstbeklagte seinerseits unter Verletzung von § 1 Abs. 1 StVO von der Haltestelle angefahren ist, kann offen bleiben. In jedem Fall wiegt der Verkehrsverstoß des Klägers so schwer, dass zumindest eine Mithaftung von 50% gerechtfertigt erscheint.

III.

Die gem. § 308 Abs. 2 ZPO im Berufungsverfahren der Korrektur zugängliche erstinstanzliche Kostenentscheidung (vgl. Zöller/Heßler, ZPO, 29. Aufl., § 528 Rdn. 35 m.w.N.) ergibt sich aus der Anwendung des § 92 ZPO. Die Kostenentscheidung im Berufungsverfahren beruht auf § 97 ZPO und die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO, § 26 Nr. 8 EGZPO. Die Revision war nicht zuzulassen, da die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und sie keine Veranlassung gibt, eine Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung herbeizuführen (§ 543 Abs. 2 ZPO).