

Verursacht ein Fahrschüler bei der Prüfungsfahrt mit einem Sattelzug einen Schaden dadurch, daß das Heck des Aufliegers beim Rechtsabbiegen nach links in den angrenzenden Linksabbieger-Fahrstreifen ausschert und dabei gegen das Heck eines dort eingeordneten Linksabbiegers stößt, so haften der Fahrlehrer, der Fahrzeughalter und der Haftpflichtversicherer, wenn der Fahrlehrer seiner Pflicht zur sorgfältigen Überwachung des Prüflings nicht genügt hat.

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Verkehrsunfall am 11. April 1996 um 10.45 Uhr in Anspruch, als ihr Geschäftsführer J mit ihrem Pkw Daimler Benz E 230/1995 in B den O-Ring in Richtung H-Straße befuhr und im Bereich der Kreuzung O-Ring/H-Straße mit dem von dem Beklagten zu 2) gehaltenen Lkw Daimler Benz 1628 LS mit Auflieger (Sattelanhänger) zusammenstieß, der bei dem Beklagten zu 3) haftpflichtversichert war. Der Lastkraftwagen befand sich auf einer Prüfungsfahrt und wurde von dem Zeugen T1 als Prüfling gelenkt, begleitender Fahrlehrer war der Beklagte zu 1), während sich der Zeuge L als TÜV-Prüfer im Lkw befand.

Beim Linksabbiegen in zwei Spuren nebeneinander (der Sattelzug fuhr links vom Pkw) kam es zu einer Kollision, wobei der genaue Unfallhergang zwischen den Beteiligten strittig war.

Das Landgericht hat den Geschäftsführer der Klägerin J sowie den Beklagten zu 1) angehört, die Zeugen L und T1 uneidlich vernommen und ein schriftliches Sachverständigengutachten des T2 eingeholt, das der M mündlich erläutert hat. Sodann hat es der Klage stattgegeben aus im wesentlichen folgenden Gründen: Der Unfall beruhe allein auf einem Fahrfehler des Beklagten zu 1). Es sei dem Sachverständigen T2 zu folgen, wonach das Schadensbild belege, daß der Lkw im Kollisionszeitpunkt das schnellere der beiden Fahrzeuge gewesen sei und es aus technischer Sicht nachvollziehbar sei, daß der Pkw zum Kollisionszeitpunkt gestanden habe. Da auch bei normalen Abbiegevorgängen die hintere linke Unterfahrschutzhecke des Lkw bis zu 65 cm in die Linksabbiegefahrspur des Pkw hineinschwenken könne, resultiere die Kollision aus diesem Ausschwenkvorgang. Der Beklagte zu 2) habe den Prüfling nicht nach rechts abbiegen lassen dürfen, während der Unfall für den Geschäftsführer der Klägerin ein unabwendbares Ereignis gewesen sei.

"... Zwar kann keiner der Unfallbeteiligten den Nachweis der Unabwendbarkeit nach § 7 Abs. 2 StVG führen, und es bedarf daher der haftungsbestimmenden Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG. Diese ergibt jedoch, daß der Unfall so deutlich überwiegend von dem Beklagten zu 1) fahrlässig verursacht worden ist, daß demgegenüber der auf seiten der Klägerin allein zu berücksichtigenden Betriebsgefahr ihres Pkw Daimler Benz kein haftungsbegründendes Eigengewicht zukommt.

1. Dem Beklagten zu 1), der als begleitender Fahrlehrer nach § 3 Abs. 2 StVG als Führer des Lkw gilt, fällt ein schuldhafter Verstoß gegen seine Verpflichtung zur Last, den Fahrschüler ständig zu beobachten und erforderlichenfalls sofort einzugreifen, um den Verkehr vor Schäden durch Prüfungs- und Übungsfahrten zu bewahren. Aufgrund seiner Verantwortlichkeit für die Führung des Fahrschulfahrzeugs hatte er die Fahrweise des Zeugen T1 sorgfältig zu überwachen, um korrigierend eingreifen zu können, wenn dies die Fahrweise des Prüflings erforderte (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 1988, 24, 25). Nach der in der Berufungsinstanz wiederholten und ergänzten Beweisaufnahme ist der Senat, ebenso wie bereits das Landgericht, davon überzeugt, daß der Unfall darauf beruht. Der Beklagte zu 1) hat es in vorwerfbarer Weise unterlassen, vor dem von dem Zeugen T1 durchgeführten Abbiegevorgang nach rechts unmittelbar vor dem Abschwenken des

Führerhauses sich selbst durch einen Blick in den Außenspiegel davon zu vergewissern, daß die linke Fahrspur frei war. Das war erforderlich, weil der von dem Zeugen T1 gelenkte Lkw aufgrund seiner technischen Vorrichtungen - konstruktionsbedingt beschreiben selbstlenkende Hinterachsen, wie sie hier eingebaut war, einen größeren Abbiegeradius als starre Hinterachsen - beim Abbiegen nach rechts notwendigerweise einen Teil der links neben ihm befindlichen Fahrspur in Anspruch nimmt. Wie der Sachverständige T2 durch einen Versuch mit dem Original-Lkw und Sattelaufleger an der Unfallstelle mittels eines weißen Kreide versprühenden Farbschußgerätes festgestellt hat, beschreibt das mit einem Unterfahrschutz versehene hintere linke Ende des vom Beklagten zu 1) geführten Lkw beim Rechtsabbiegen eine nach links ausscherende Bahnkurve, die bis zu 65 cm in die Linksabbiegefahrspur hineinragt. Daß dergleichen Verkehrsteilnehmer auf dem Nachbarfahrstreifen gefährden möchte, liegt auf der Hand.

Aufgrund der Beweisaufnahme steht indes fest, daß der Zeuge T1 es an dieser unerläßlichen Rückschau hat fehlen lassen und daß der Beklagte zu 1) pflichtwidrig nicht korrigierend eingegriffen hat. Der Senat verkennt nicht, daß die Darstellung des Beklagten zu 1), sowohl er wie auch der Zeuge T1 hätten ihrer Rückschulpflicht genügt, durch die Zeugen T1 und L bestätigt worden ist. So hat der Zeuge T1, der als Prüfling auf der Prüfungsfahrt für die Führerscheinklasse 2 den Lkw lenkte, bekundet, daß er sich durch einen Blick in den linken Außenspiegel und durch das von ihm geöffnete Seitenfenster vergewissert habe, daß sich links vom Lkw kein Pkw befand. Auch der Zeuge L, der sich als amtierender TÜV-Prüfer im Lkw befand, hat ausgesagt, daß auch er sich durch einen Blick in den linken Außenspiegel davon überzeugt habe, daß die linke Fahrspur frei war. Ferner habe er darauf geachtet, daß der Zeuge T1 als Prüfling gleiches tat. Gleichwohl ist der Senat davon überzeugt, daß sowohl der Zeuge T1 wie auch der Beklagte zu 1) das auf der linken Fahrspur befindliche Fahrzeug der Klägerin übersehen haben. Denn wie der Sachverständige T2, dessen Sachkunde außer Frage steht, in der Berufungsverhandlung im einzelnen dargelegt hat, war zwischen dem Augenblick des Anfahrens bis zum Abschwenken des Führerhauses nach rechts eine Zeitspanne von 8 sec. verstrichen, an die sich eine weitere Zeitspanne von 2 sec. bis zum Kollisionszeitpunkt anschloß. Allein in diesen 2 sec. bestand für den Zeugen T1 wie für den Beklagten zu 1) aufgrund des nach rechts schwenkenden Führerhauses keine Möglichkeit, den Verkehr links neben dem Lkw zu beobachten. Diese Zeitspanne ist jedoch - so der Sachverständige - deutlich zu gering, als daß sich der Pkw während dieser 2 sec. angenähert haben könnte. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung des Umstands, daß dieser von hinten angestoßen wurde. Denn die Deformation im rechten Seitenteil läßt angesichts der abnehmenden Deformationstiefe allein den Schluß zu, daß der Lkw gegen die hintere rechte Rückleuchte stieß und am Seitenteil entlang glitt. Hieraus folgt wiederum, daß der Lkw zum Zeitpunkt der Kollision schneller als der Pkw gewesen sein muß. Angesichts der geringen Geschwindigkeit des Lkw bedeutet dies, daß die Geschwindigkeit des Pkw im Kollisionszeitpunkt nahe Null oder gleich Null war. Hiervon ausgehend ist die Zeitspanne von 2 sec. zu kurz, als daß der Pkw der Klägerin in der Lage gewesen wäre, sich von hinten anzunähern, zumindest in gleicher Höhe zum Lkw aufzuschließen und die Geschwindigkeit wieder bis zumindest gegen 0 km/h herabzusetzen. Deshalb kann es aus technischer Sicht nicht anders gewesen sein, als daß der Pkw der Klägerin auf der linken Spur bereits während des Anfahrvorgangs neben dem Lkw war, so daß er bei einem Blick in den Außenspiegel hätte wahrgenommen werden müssen. Denn es ist - wie der Sachverständige desweiteren im einzelnen ausgeführt hat - ausgeschlossen, daß sich das Fahrzeug der Klägerin etwa direkt hinter dem Lkw befunden haben könnte, da allein für einen Fahrspurwechsel hier ein Zeitbedarf von 3-4 sec. zu veranschlagen ist, so daß diese Möglichkeit auszuschließen hat.

Die technische Begutachtung läßt danach allein die Schlußfolgerung zu, daß das Fahrzeug der Klägerin jedenfalls in jenem Augenblick, als das Führerhaus des Lkw während des Rechtsabbiegens nach rechts schwenkte, im linken Außenspiegel sichtbar gewesen war. Da sowohl dem Zeugen T1 wie auch dem Beklagten zu 1) das Ausschwenken des

Heckbereichs des Lkw nach links bekannt war - eine Nichtkenntnis würde auf Fahrlässigkeit beruhen -, waren sie zu dieser Rückschau nach links verpflichtet, um eine Gefährdung von auf der linken Fahrspur befindlichen Fahrzeugen auszuschließen. Hätten sie diese Rückschau tatsächlich gehalten, hätte der Beklagte zu 1) das Fahrzeug der Klägerin wahrnehmen können und müssen sowie den Zeugen T1 zu einem Abbrechen des Abbiegens veranlassen müssen. Die gegenteilige Darstellung des Beklagten zu 1) ist damit widerlegt; die Bekundungen der Zeugen T1 und L, die selbst diese Rückschau vorgenommen haben wollen, ohne das Fahrzeug der Klägerin wahrzunehmen, sind deshalb objektiv unrichtig.

2. Ein schuldhaftes Fahrverhalten des Führers des Fahrzeugs der Klägerin ist dagegen nicht erweislich. Die Darstellung der Klägerin, ihr Fahrzeug Daimler Benz habe in der Linksabbiegespur bereits eine geraume Zeit an der roten Lichtzeichenanlage gestanden, als es von dem Lkw von hinten angefahren wurde, kann nicht widerlegt werden. Der Vorwurf schuldhaften Verhaltens nach § 1 Abs. 2 StVO wäre nur dann begründet, wenn festgestellt werden könnte, daß für den Geschäftsführer der Klägerin die Möglichkeit bestanden hätte, gegenüber dem beabsichtigten Fahrmanöver des Lkw zurückzustehen oder diesem das Abbiegen zu ermöglichen. Dies setzt jedoch voraus, daß sich der Führer des Fahrzeugs der Klägerin während des Anfahrvorgangs des Lkw noch hinter diesem befunden hätte (so die Konstellation in der Senatsentscheidung in NZV 1994, 399). Eine solche Fahrzeugstellung hinter oder schräg neben dem Lkw während dessen Anfahrvorgang ist jedoch nicht nur nicht erwiesen; nach dem Ergebnis der technischen Begutachtung ist eine solche Annahme sogar eher fernliegend. Daß der Geschäftsführer der Klägerin die Möglichkeit gehabt hätte, auf das Rechtsabbiegen des Lkw unfallvermeidend zu reagieren, ist danach nicht feststellbar.

3. Allerdings hat die Klägerin den Unabwendbarkeitsnachweis nach § 7 Abs. 2 StVG für ihren Fahrzeugführer nicht erbracht. Da sichere Feststellungen zu der Frage, wo sich ihr Fahrzeug während des Anfahrvorgangs des Lkw befunden hat, nicht getroffen werden können, kann die Möglichkeit nicht sicher ausgeschlossen werden, daß der Pkw noch so weit von dem späteren Kollisionsort entfernt war, daß ein Zurückstehen angesichts des zu erwartenden Ausschwenkens des Hecks noch möglich war.

Jedoch ergibt die nach § 17 StVG vorzunehmende Abwägung des Maßes der beiderseitigen Unfallverursachung, daß der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1) deutlich überwiegt. Der Beklagte zu 1) hat durch seine mangelnde Sorgfalt bei der Überwachung des Zeugen T1 bei dem von diesem vorgenommenen, bereits aus sich heraus sehr gefährlichen Fahrmanöver die entscheidende Ursache für den Unfall gesetzt. Der zu Lasten der Klägerin allein zu berücksichtigenden normalen, nicht erhöhten Betriebsgefahr ihres Pkw ist demgegenüber kein haftungsbegründendes Eigengewicht beizumessen. Der Senat hat maßgeblich berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr des Lkw bereits für sich ganz besonders hoch zu bewerten ist, da dieser aufgrund seiner konstruktionsbedingten Vorrichtungen beim Rechtsabbiegen heckseitig mit 0,65 m ganz erheblich nach links ausschwenkt, ohne den damit verbundenen Gefahren begegnen zu können, weil dabei wegen des schon abgeschwenkten Führerhauses keine Sichtmöglichkeit für den Lkw-Führer auf das Fahrzeugheck besteht. Von einem solchen Lkw geht somit bereits bei normalem Rechtsabbiegemanöver eine ganz erhebliche Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer aus. Demgegenüber konnte der Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Klägerin nur ein geringes Gewicht beigemessen werden, da - bei der Abwägung nach § 17 StVG dürfen nur erwiesene Umstände berücksichtigt werden - hier zu berücksichtigen war, daß dieses Fahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision entweder stand oder nur mit ganz geringer Geschwindigkeit geführt wurde.

Angesichts dessen hält es der Senat, ebenso wie das Landgericht, für richtig, die Beklagten den Schaden der Klägerin allein tragen zu lassen. ..."

(Hinweis: Das Urteil wurde nur auszugsweise wiedergegeben)