

VERKEHRSRECHT

VERKEHRSGEFÄHRDUNG

Mithaftung nach Unfall beim Überholen einer Fahrzeugkolonne

| Überholen darf nur, wer eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vollständig ausschließen kann. Das ist beim Überholen einer Kolonne (hier hinter einem Traktor) oft nicht einfach. Wenn es in dieser Situation zum Unfall durch zwei ausscherende Fahrzeuge kommt, zahlen in der Regel beide Unfallbeteiligte, sagt das Landgericht (LG) Lübeck. |

Staubildung auf Landstraße – Unfall beim Überholen

Auf einer Landstraße hatte sich hinter einem Traktor eine Kolonne gebildet. Ganz am Ende der Kolonne fuhr der Kläger und vor ihm noch zwei weitere Autos. Nachdem ein Überholverbot endete, begann der Kläger, die Kolonne von hinten links zu überholen. Als er schon auf der Höhe des Wagens direkt hinter dem Traktor war, scherte dessen Fahrerin ebenfalls zum Überholen aus. Der Kläger versuchte noch, auszuweichen und schrammte letztlich aufgrund des Manövers am Traktor entlang. Es entstanden erhebliche Schäden.

Gefährdung anderer ausgeschlossen?

Das Gericht legte seiner Entscheidung zugrunde, dass die ausscherende Fahrerin nur hätte überholen dürfen, wenn die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen gewesen wäre. Die Fahrerin habe dies aber nicht beweisen können, denn bereits der Umstand, dass es zu dem Unfall gekommen sei, spräche dafür, dass sie gerade nicht gut genug aufgepasst habe.

Der Kläger hingegen habe die Kolonne grundsätzlich überholen dürfen. Zwar gelte die Regel, dass bei „unklarer Verkehrslage“ nicht überholt werden dürfe. Von einer unklaren Verkehrslage sei aber nur auszugehen, wenn sich für den nachfolgenden Fahrer nicht sicher beurteilen lasse, was der Vorfahrende jetzt gleich tun werde. Hier sei jedoch nichts unklar gewesen. Nicht jede Kolonne sei per se eine „unklare Verkehrslage“. Und auch sonst seien im Prozess keine Umstände feststellbar gewesen, die gegen einen Überholversuch gesprochen hätten.

Verschuldensanteile

Trotzdem müsse sich der Kläger an dem Schaden beteiligen. Der Unfall sei auch für ihn nicht völlig unvermeidbar gewesen. Auch wenn das Überholen einer Kolonne nicht verboten sei, hätte ein „Idealfahrer“ dies angesichts der damit verbundenen Selbst- und Fremdgefährdung unterlassen. Die generelle Haftung eines Autofahrers (die sog. „Betriebsgefahr“) ent falle daher nicht völlig.

Im Ergebnis mussten die ausscherende Fahrerin 80 Prozent und der Kläger 20 Prozent des Schadens tragen.

QUELLE | LG Lübeck, Urteil vom 28.7.2023, 9 O 27/21, PM vom 19.10.2023

SCHADENERSATZKLAGE

Haftung bei Unfall mit E-Bike an Baustelle

| Im Streit um Schadenersatz und Schmerzensgeld aufgrund eines Sturzes mit einem E-Bike an einer Baustelle wies das Amtsgericht (AG) München die Klage einer Münchnerin auf Zahlung von 1.172,70 Euro sowie 2.000 Euro Schmerzensgeld gegen eine Baufirma und deren Haftpflichtversicherung ab. |

Das war geschehen

An der Straße in München wurde der Fahrradweg im Juni 2021 aufgrund einer Baustelle auf die Straße abgeleitet, dort innerhalb von Schrankenzäunen an der Baustelle entlanggeführt und der Behelfsrادweg anschließend wieder auf den Radweg zurückgeführt. Die beklagte Baufirma war für die Baustelle verkehrssicherungspflichtig. Im Juni 2021 fuhr die Klägerin gegen 23:45 Uhr mit dem E-Bike auf dem Radweg im Bereich der Baustelle. Sie stürzte beim Auffahren auf den Radweg am Ende der Umleitung. Die Klägerin erlitt u.a. eine schwere Weichteilprellung, eine Brustkorbprellung sowie eine Prellung des linken Knies. Ihr entstanden Behandlungskosten in Höhe von 621 Euro und Kosten für die Reparatur des E-Bikes in Höhe von insgesamt 551,70 Euro.

Die zwischen den Parteien insbesondere streitige Frage, ob zum Unfallzeitpunkt zur Sicherung des Radwegs eine Anrampung vorhanden war, konnte im Rahmen der Beweisaufnahme aufgrund sich widersprechender Zeugenangaben nicht geklärt werden.

Die Klägerin behauptete, der Behelfsrادweg auf der Straße sei zum Unfallzeitpunkt ohne Anrampung wieder auf den eigentlichen Radweg zurückgeführt worden. Sie sei an dieser Stelle der Aufleitung gestürzt. Außerdem seien zum Unfallzeitpunkt die Warnleuchten an den Schrankenzäunen nicht in Betrieb gewesen.

Amtsgericht wies Klage ab

Das Gericht wies die Klage ab und begründete dies wie folgt: Der Klägerin sei es nicht gelungen, nachzuweisen, dass eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten kausal zu dem Sturz der Klägerin geführt hat.

Zwar war die Beklagte unstreitig für die Sicherung des umgeleiteten Radwegs zuständig. Ihr war auch mit der verkehrsrechtlichen Erlaubnis der Stadt München aufgegeben worden, zur Ermöglichung einer sicheren Benutzung in Übergangsbereichen des umgeleiteten Radwegs, sofern nicht bereits Absenkungen vorhanden sind, geeignete verkehrssichere Anrampungungen zu schaffen.

Rampe vorhanden oder nicht – keine gerichtliche Klärung möglich

Aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme konnte sich das Gericht jedoch nicht die Überzeugung bilden, dass die Beklagte dieser Anordnung nicht nachgekommen ist, bzw. ein Verstoß hiergegen kausal zu dem Sturz der Klägerin geführt hat. Es hätten, so das AG, einander widersprechende Angaben dazu vorgelegen, ob zum Unfallzeitpunkt eine Anrampung vorhanden gewesen ist oder nicht. Keine der Angaben erschien dem Gericht glaubwürdiger und glaubhafter.

Auch aus den in Augenschein genommenen Lichtbildern lasse sich kein beweissicherer Rückschluss auf die Situation zum Unfallzeitpunkt ziehen. Lichtbilder direkt vom Unfalltag lagen nicht vor. Eine Verkehrspflichtverletzung der Beklagten im Hinblick auf die Höhe der Bordsteinkante hätte die Klägerin daher nicht nachweisen können.

Auch ein möglicherweise falsches Aufstellen der Schrankenzäune habe nicht zur Überzeugung des Gerichts kausal zum Sturz der Klägerin geführt. Aus oben genannten Gründen konnte es nicht beweissicher feststellen, dass die Klägerin allein deshalb zu Fall gekommen ist, weil die aufgestellten Schrankenzäune den Radweg so geführt haben, dass sie über einen erhöhten Bordstein fahren musste.

Die Beleuchtung der Warnbaken/Schrankenzäune hat nach Auffassung des Gerichts nicht die Funktion, die Fahrbahn selbst zu beleuchten. Sinn und Zweck der Beleuchtung sei es lediglich, den Verlauf des Weges anzuzeigen. Damit falle eine eventuelle unterbliebene Beleuchtung nicht in den Schutzzweck der Norm für die von der Klägerin geltend gemachten Schäden und Schmerzensgeld.

FÜHRERSCHEINENTZUG

Folgen einer Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter

| Das Oberlandesgericht (OLG) Braunschweig hat klargestellt: Die Fahrt mit einem E-Scooter im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit führt regelmäßig zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis. |

Amtsgericht war noch milde gestimmt

Der Angeklagte befuhr in Göttingen in alkoholisiertem Zustand eine Straße mit einem E-Scooter. Bei einer Kontrolle stellten die Polizeibeamten einen Blutalkoholwert von 1,83 Promille fest. Das Amtsgericht (AG) verurteilte ihn daraufhin wegen Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe. Daneben verhängte es als weitere Strafe ein Fahrverbot, sah aber von einer Entziehung der Fahrerlaubnis ab. Zwar gelte nach dem Strafgesetzbuch (hier: § 69 StGB), dass ein Täter, der wegen Trunkenheit im Verkehr verurteilt wird, in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen sei. Jedoch habe der Angeklagte „nur“ einen E-Scooter verwendet und mit diesem lediglich eine kurze Strecke zurückgelegt.

Staatsanwaltschaft widersprach

Die Staatsanwaltschaft Göttingen hat dieses Urteil nicht akzeptiert. Das AG stelle bei seiner Entscheidung, von der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen, rechtsfehlerhaft darauf ab, dass der Angeklagte nicht mit einem PKW, sondern mit einem E-Scooter gefahren sei. Dies widerspreche der gesetzgeberischen Wertung, wonach der E-Scooter als Kraftfahrzeug einzustufen und die Fahrerlaubnis beim Führen von Kraftfahrzeugen in fahruntüchtigem Zustand regelmäßig zu entziehen sei, so auch die Generalstaatsanwaltschaft Braunschweig in ihrer Antragschrift.

Oberlandesgericht: Promillegrenze mindestens wie für Radfahrer

Dieser Argumentation ist das OLG nun gefolgt. Es ist ebenso – wie bereits das AG – von einer absoluten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten ausgegangen. Dies folge daraus, dass der E-Scooter in seiner Fahreigenschaft und seinem Gefährdungspotenzial einem Fahrrad mindestens gleichzustellen sei und der Angeklagte den nach der obergerichtlichen Rechtsprechung für Fahrradfahrer geltenden Grenzwert von 1,6 Promille überschritten habe. Ob für E-Scooter auch der für Kraftfahrzeugführer geltende Grenzwert von 1,1 Promille gilt, musste das OLG danach nicht entscheiden.

Es lagen keine Ausnahmetatbestände vor

Aufgrund der Verurteilung wegen einer Trunkenheitsfahrt sei gemäß Strafgesetzbuch (§ 69 StGB) auch davon auszugehen, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei. Abweichend von der erstinstanzlichen Entscheidung hat das OLG nach dem bisher festgestellten Sachverhalt keine besonderen Umstände ausmachen können, die eine Ausnahme von dieser Regelvermutung rechtfertigten.

Ein E-Scooter sei ein Kraftfahrzeug im Sinne dieser Vorschrift. Damit greife die Regelvermutung zunächst einmal. Ob von dieser ausnahmsweise abzuweichen sei, sei von den Umständen des Einzelfalls abhängig. Allein die Art des Kraftfahrzeugs könne eine Ausnahme nicht begründen und auch nicht als stets mildernd berücksichtigt werden.

Ein Kilometer ist keine „Kurzfahrt“

Auch die weiteren vom AG angeführten Gründe tragen nicht die Annahme eines Ausnahmefalls. Insbesondere handele es sich bei einer Fahrtstrecke von einem Kilometer nicht um eine kurze Fahrt.

QUELLE | OLG Braunschweig, Urteil vom 30.11.2023, 1 ORs 33/23, PM vom 15.12.2023