

# Oberlandesgericht Celle

Im Namen des Volkes

## Urteil

**14 U 80/07**

4 O 310/06 Landgericht Hannover

Verkündet am

12. Dezember 2007

K.,

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamtin

der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

S. B. als Inhaberin des R. R.,

B. S., R.,

Klägerin und Berufungsklägerin,

Prozessbevollmächtigte:

Anwaltsgesellschaft B., J., J.,

Geschäftszeichen: ...

gegen

C. V. G. a. G., vertreten durch den Vorstand,

K., H.,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. S., H., H.,

Geschäftszeichen: ...

hat der 14. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Celle auf die mündliche Verhandlung vom 20. November 2007 durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht K., die Richterin am Oberlandesgericht A. und den Richter am Oberlandesgericht Dr. W. für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Hannover vom 23. März 2007 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin darf die Vollstreckung wegen der Kosten des Berufungsverfahrens durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Streitwert des Berufungsverfahrens: 38.211,57 €.

### **Gründe:**

I.

Die Parteien streiten um einen Verkehrsunfall vom 7. Juni 2006 auf der Bundesautobahn .. . Der Fahrer W. hatte den mit Aluschrott beladenen Lkw der Klägerin auf dem Seitenstreifen der Autobahn angehalten, seinen Angaben und auch den ursprünglichen Angaben der Klägerin zufolge, um die Ladung zu überprüfen, weil es hier Anzeichen einer Unregelmäßigkeit gegeben habe (vgl. insbesondere Bl. 2 und Bl. 129 d. A. sowie auch Bl. 2 der Ermittlungsakte). Noch während der Fahrer W. mit dem Lkw auf dem Seitenstreifen der Autobahn hielt, fuhr ein bei der Be-

klagten versicherter Lkw gegen den haltenden Lkw der Klägerin, so dass dieser umstürzte. Dabei wurde der Lkw der Klägerin erheblich beschädigt. Die Beklagte regulierte unter Anerkennung einer eigenen Haftung von 70 % den Schaden, soweit sie ihn für begründet hielt, und zahlte insgesamt 53.630,67 € (LGU 2). Die Klägerin begehrt den nicht regulierten Schaden von der Beklagten ersetzt. Mit der Klage hat sie zunächst einen Betrag in Höhe von 41.668,44 € geltend gemacht (vgl. Bl. 3 d. A.), sodann unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Zahlung der Beklagten noch 41.631,57 € begehrt (vgl. Bl. 95 d. A. mit der Anlage K 7, Bl. 98 d. A.).

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Zu Lasten der Klägerin sei die von ihrem Lkw ausgehende Betriebsgefahr mit 30 % zu berücksichtigen. Demnach sei die Klageforderung nicht begründet. Denn die Beklagte habe den nach der angenommenen Quote geschuldeten Betrag ausgeglichen; die darüber hinaus noch verbliebene Forderung sei durch Aufrechnung erloschen (vgl. dazu LGU 5 sowie Bl. 85 f. d. A.). Im Übrigen stünden der Klägerin Mietwagenkosten für September 2006 nicht zu (LGU 6).

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung, jedoch nicht insoweit, als das Landgericht für September 2006 Mietwagenkosten in Höhe von 3.420 € abgewiesen hat. Die Klägerin ist der Auffassung, ihr Lkw sei im Unfallzeitpunkt nicht „betrieben“ worden, weshalb von ihm auch keine Betriebsgefahr ausgegangen sei. Vielmehr sei der Lkw „liegendeblieben“ und habe deshalb „keinen Einfluss und keine Wirkung“ auf die vorbeifahrenden Fahrzeuge auf der Autobahn gehabt (vgl. Bl. 167 d. A.). Unabhängig davon müsse die Betriebsgefahr in jedem Fall hinter dem überwiegenden Verschulden des Fahrers des bei der Beklagten versicherten Lkw zurücktreten, weil dieser auf den haltenden Lkw der Klägerin völlig achtlos aufgefahren sei. Ihr Fahrer W. sei außerdem verpflichtet gewesen, in der konkreten Situation den Lkw auf kürzestem Wege aus dem Verkehr zu ziehen, „falls“ unterwegs auftretende Mängel die Verkehrssicherheit des Lkw wesentlich beeinträchtigten. Deshalb hätte er nicht noch bis zum nächsten Parkplatz weiterfahren können (Bl. 169 d. A.). Hierbei habe er kein Ermessen gehabt (Bl. 170 d. A.). Somit habe es sich entweder um ein erlaubtes Halten wegen einer vom

Fahrzeugführer angenommenen Panne bzw. eine Fahruntüchtigkeit oder um ein Liegenbleiben im Sinne von § 15 StVO gehandelt.

Der Kläger beantragt,

das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 38.211,57 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 18. September 2006 zu zahlen.

Die Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil und beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird Bezug genommen auf die Feststellungen im angefochtenen Urteil sowie die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen.

II.

Die Berufung ist nicht begründet. Zu Recht hat das Landgericht zu Lasten der Klägerin die Betriebsgefahr des Lkw bei der Haftungsverteilung berücksichtigt. Dem Fahrer W. ist auch ein Verschulden am Zustandekommen des Verkehrsunfalls anzulasten. Für ein Zurücktreten von Betriebsgefahr und Verschulden hinter dem Verursachungs- und Verschuldensbeitrag, den sich die Beklagte anzurechnen hat, besteht keine Veranlassung. Die vom Landgericht angesetzte Haftungsverteilung von 30 : 70 zu Lasten der Beklagten ist danach nicht zu beanstanden.

1. Zur Haftungsverteilung:

a) Der Unfall hat sich bei dem Betrieb des Lkw der Klägerin ereignet, § 7 Abs. 1 StVG.

Wenn der Lkw der Klägerin nicht auf dem Standstreifen gehalten hätte, hätte es zu dem konkreten Unfall nicht kommen können. Das Halten auf dem Seitenstreifen stellte eine erhebliche Gefahr für den laufenden Verkehr dar, die sich realisiert hat. Wie insbesondere die Lichtbilder Anlagen K 5 und 6 (Bl. 97 d. A.) zeigen, war der

Standstreifen so schmal, dass der Lkw der Klägerin diesen praktisch vollständig unmittelbar bis zum Rand des Fahrstreifens der Autobahn ausfüllte (vgl. auch die Bilder auf Bl. 9 f. d. Beiakte). Dies erhöhte gerade für vorbeifahrende Lkw die Kollisionsgefahr. Damit hat sich bei dem Unfall die Gefahr realisiert, die mit dem Lkw als Verkehrsmittel in der konkreten Situation verbunden war, und damit die Betriebsgefahr (vgl. dazu BGHZ 105, 65; 115, 84). Ob der Lkw fuhr oder stand, ist unerheblich; auch ein Anhalten, um eine Betriebsstörung zu beheben, hebt den - weit zu verstehenden (BGHZ 115, 84) - Betrieb des Fahrzeugs nicht auf (vgl. die Nachweise bei Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 7 StVG, Rdnr. 8).

b) Der Fahrer W. hat den Unfall mit verschuldet, indem er mit dem Lkw der Klägerin verbotswidrig (§ 18 Abs. 8 StVO) auf dem Seitenstreifen gehalten hat.

aa) Im Gegensatz zur Ansicht der Klägerin war ihr Fahrer W. keineswegs von Rechts wegen verpflichtet, auf dem Standstreifen anzuhalten. Das folgt zunächst aus den tatsächlichen Umständen, insbesondere nach dem Vortrag der Klägerin. Denn wenn die Ladung innerhalb des Containers nicht im Einzelnen befestigt wurde, wie auch die Berufung vorträgt (Bl. 168 f. d. A.), weil der Schrott einfach in den Container geschüttet und darin praktisch „lose“ transportiert wurde (wofür der Vortrag der Klägerin auf S. 4/5 der Berufungsbegründung, Bl. 168 f. d. A., sowie die Lichtbilder auf Bl. 9 und 10 der Beiakte sprechen), dann bestand im Hinblick auf die Ladung kein Grund zum sofortigen Anhalten auf dem Standstreifen. Die vage geäußerte Vermutung der Berufung, es könnte sich auch um eine defekte Hinterachse oder einen geplatzten Reifen gehandelt haben (Bl. 169 d. A.), ist durch nichts belegt und findet in den Unfallumständen keine Entsprechung. Irgendein „Defekt“ (Bl. 101 d. A.) ist nirgends festgestellt worden. Außerdem hat die Klägerin selbst wiederholt mit Nachdruck darauf hingewiesen, ihr Fahrer habe den Lkw angehalten, um die Ladung zu überprüfen (vgl. Bl. 2, 94 und 166 d. A.). Dies stimmt auch mit den Angaben des Fahrers überein, soweit sie im Ermittlungsverfahren festgehalten worden sind (vgl. Bl. 2 der Beiakte).

Die Klägerin kann sich nicht auf den „Auffangtatbestand“ des § 23 StVO berufen. Hiernach ist ein Fahrzeugführer zwar für den vorschriftsmäßigen Zustand seines Fahrzeugs verantwortlich, er muss sich davon jedoch schon vor Fahrtantritt überzeugen. Soweit der Fahrer des Lkw der Klägerin also Probleme mit der Ladung hatte, spricht dies eher dafür, dass er seinen Verpflichtungen gemäß § 22 StVO nicht nachgekommen ist, die Ladung von vornherein verkehrssicher zu verstauen und auch gegen Herabfallen besonders zu sichern (§ 22 Abs. 1 StVO). Da die Klägerin jedoch vorgetragen hat (Bl. 108 d. A.), die Ladung sei von Anfang an ordnungsgemäß und sicher verstaut worden, verpflichteten ihren Fahrer die nicht näher dargestellten und insgesamt völlig im Ungefährnen gebliebenen „ersten Anzeichen einer Unregelmäßigkeit hinsichtlich der Ladung“ (Bl. 2 d. A.) keineswegs zu einem sofortigen Halt auf dem Standstreifen. Auch aus dem Vortrag der Klägerin ist nicht ansatzweise zu entnehmen, inwieweit diese „ersten Anzeichen einer Unregelmäßigkeit“ überhaupt für den Straßenverkehr hätten gefährlich werden können. Die Klägerin hat zudem nicht vorgetragen, wie ihr Fahrer auf diese „ersten Anzeichen“ in Anbetracht der insbesondere aus den Fotos in der Beiakte ersichtlichen Fülle und Größe der Schrottteile in den 3 Meter hohen Containern (vgl. Bl. 169 d. A. und Bl. 10 der Beiakte) ohne fremde Hilfe (insbesondere durch Kräne) hätte reagieren wollen und können.

bb) Das Anhalten des Lkw durch den Fahrer W. erfüllt nicht den Tatbestand des Liegenbleibens im Sinne von § 15 StVO. „Liegegeblieben“ ist ein Fahrzeug, das sich - gleichgültig weshalb - aus eigener Kraft nicht mehr fort- oder aus dem Verkehrsbereich wegbewegen kann (vgl. nur Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 2 StVO, Rdnr. 3 m. w. N.), d. h. entweder gegen den Willen des Fahrzeugführers nicht mehr bewegt werden kann oder dieser aus (primär im Fahrzeug liegenden) Umständen gezwungen ist, sein Fahrzeug anzuhalten. Vom Wesen her ist „Liegenbleiben“ damit ein unfreiwilliges Halten (vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 15 Rdnr. 4). Um ein solches unfreiwilliges Halten handelte es sich vorliegend aber gerade nicht. Vielmehr hat der Fahrer W. bewusst freiwillig zur vorsorglichen Überprüfung der Ladung angehalten, ohne dass sich im Übrigen neben diesen „ersten Anzeichen“ irgendein triftiger Grund für das Anhalten hat feststellen lassen. Er hat damit vorwerfbar gegen ein Halteverbot der Straßenverkehrsordnung verstoßen.

c) Da der Fahrer tatsächlich nicht gezwungen war, den Lkw an der Unfallstelle anzuhalten, war der Verkehrsunfall für ihn auch nicht unabwendbar.

d) Ein Zurücktreten der Haftungsanteile der Klägerin - Betriebsgefahr und Verschulden ihres Fahrers - zu Lasten der Beklagten ist nicht zu rechtfertigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann zwar beim Auffahren eines Kfz auf einen weit sichtbar abgestellten Lkw die Betriebsgefahr des abgestellten Fahrzeugs im Rahmen der Abwägung nach § 17 StVG unberücksichtigt bleiben (BGH VersR 1969, 713); in jenem Fall war allerdings dem Fahrer des abgestellten Lkw kein Verschulden anzulasten (vgl. a. a. O., 714 = II. der Entscheidungsgründe). Im vorliegenden Fall hätte der Fahrer W. dagegen die vom Lkw der Klägerin durch das verbotene Halten auf dem Seitenstreifen ausgehende erhebliche Gefährdung des übrigen Verkehrs auf der Autobahn erkennen können und müssen und nicht auf dem Standstreifen halten dürfen.

Nach alledem ist die vom Landgericht angesetzte Haftungsverteilung nicht zu beanstanden. Die Klägerin kann demnach lediglich 70 % des ihr entstandenen Schadens von der Beklagten ersetzt verlangen.

2. Zur Höhe:

Die Beklagte hat nach Maßgabe der Quote von 30 : 70 zu ihren Lasten den Schaden reguliert bzw. die danach verbliebene Restforderung durch Aufrechnung zum Erlöschen gebracht, wie vom Landgericht im angefochtenen Urteil im Einzelnen dargelegt (LGU 5), worauf zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird. Die Klägerin hat gegenüber der Aufrechnung eingewandt, es könne hier nicht eine Mithaftung zu ihren Lasten in Ansatz gebracht werden (Bl. 96 d. A.). Das trifft nicht zu, wie oben ausgeführt.

Der geltend gemachte Gesamtschaden beträgt - ohne die Mietwagenkosten für September 2006 - 88.068,44 € (vgl. Bl. 3 d. A.), wovon die Klägerin 70 % erstattet verlangen kann, d. h. 61.647,90 €. Hierauf hat die Beklagte 53.630,67 € gezahlt (vgl. LGU 2 sowie auch S. 7 der Berufungsbegründung, Bl. 171 d. A.). Die Be-

klagte hat als Kaskoversicherer ihrer Versicherungsnehmerin den Schaden in Höhe von 26.724,13 € ausgeglichen (LGU 5). Gemäß § 67 VVG ist der Entschädigungsanspruch der Versicherungsnehmerin der Beklagten auf die Beklagte übergegangen. Diese kann damit nach der genannten Haftungsquote 30 % des übergebenen Schadens von der Klägerin erstattet verlangen bzw. dieser im Wege der Aufrechnung entgegenhalten. 30 % der gezahlten 26.724,13 € sind 8.017,24 €, mithin der noch nach der Regulierung seitens der Beklagten offene Betrag. Damit ist die Klageforderung insgesamt erloschen. Entsprechend sind Klage und Berufung unbegründet.

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision im Sinne von § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Insbesondere besteht keine Veranlassung, die Revision zuzulassen, damit die Klägerin das vom Senat angewandte geltende Recht und die dazugehörige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs einer Überprüfung durch den Bundesgerichtshof zuführen kann.

K.

A.

Dr. W.