

Gericht:	OLG Zweibrücken 1. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	14.08.2024
Aktenzeichen:	1 U 155/23
ECLI:	ECLI:DE:POLGZWE:2024:0814.1U155.23.00
Dokumenttyp:	Urteil
Quelle:	
Normen:	§ 1 Abs 2 StVO, § 7 Abs 5 S 1 StVO, § 8 Abs 1 S 1 StVO, § 10 S 1 StVO, § 17 Abs 1 StVG ... mehr

Pflichten bei Einfahrt auf Parkplatz über abgesenkten Bordstein

Leitsatz

1. Zufahrten zu oder Ausfahrten von Parkplätzen, die - wie hier - über einen abgesenkten Bordstein auf eine Straße führen, dienen nicht dem fließenden Verkehr, sondern sind Grundstücksausfahrten nach § 10 StVO gleichgestellt, auch wenn sie keine solchen im Rechtssinne sind.(Rn.10)
2. Nach § 10 Satz 1 StVO hat derjenige, der von einem Grundstück oder einem anderen Straßenteil auf eine Straße einfährt, sich so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Kommt es in unmittelbarem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Ein- oder Ausfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr, so spricht schon der Anschein gegen den Einfahrenden.(Rn.11)
3. Trotz des grundsätzlichen Vorrangs des fließenden Verkehrs hat auch dieser auf die Ein- oder Ausfahrenden im Rahmen des § 1 Abs. 2 StVO Rücksicht zu nehmen und eine mäßige Behinderung hinzunehmen. Der Vorfahrtsberechtigte braucht mit einer Missachtung seines Vorrangs solange nicht zu rechnen, wie der Wartepflichtige noch die Möglichkeit hat, sein Fahrzeug durch eine gewöhnliche Bremsung rechtzeitig anzuhalten, so dass der Vorfahrtsberechtigte ungefährdet vor ihm vorüberfahren kann. Eine danach entstehende Reaktionsaufforderung kann die Mithaftung des Vorfahrtsberechtigten begründen.(Rn.22)

Verfahrensgang

vorgehend LG Kaiserslautern, 25. August 2023, 4 O 86/23

Tenor

- I. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Kaiserslautern vom 25.08.2023, Az. 4 O 86/23, wird zurückgewiesen.
- II. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
- III. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar; das in Ziffer 1 genannte erstinstanzliche Urteil nunmehr ohne Sicherheitsleistung.
1. IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

- 1 Von der Darstellung des Sach- und Streitstandes sieht der Senat ebenso ab wie von der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen im Berufungsverfahren (§§ 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 Satz 1 ZPO). Der Senat verweist insoweit auf die tatsächlichen Feststellungen in der angefochtenen Entscheidung sowie die im Berufungsverfahren gestellten Anträge und zu Gericht gereichten Schriftsätze.

II.

- 2 Die beschränkt eingelegte Berufung des Klägers, mit der er nunmehr auf der Grundlage einer hälftigen Haftungsquote seine erstinstanzliche Klageforderung abzüglich des bereits titulierten Betrages nebst vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten aus einem Gegenstandswert von 4.105,68 € abzüglich titulierter 45,54 € weiter verfolgt, ist nach ergänzender Beweisaufnahme durch den Senat unbegründet. Dem Kläger steht über den rechtskräftig zuerkannten Teilbetrag hinaus aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall vom 28.10.2022 gegen die Beklagten weder ein weitergehender Schadensersatzanspruch in Bezug auf den Fahrzeugschaden (Reparaturkosten, Sachverständigenkosten, Unkostenpauschale) noch ein Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung für die Dauer der Reparatur von 9 Tagen zu, die der Vorderrichter - im Ergebnis zu Recht - vollständig abgewiesen hat.
- 3 Nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme, der informatorischen Anhörung der Parteien und der vom Senat durchgeführten ergänzenden Beweisaufnahme im Berufungsverfahren stehen dem Kläger gegen die Beklagten wegen des Unfallereignisses vom 28.10.2022 keine Schadensersatzansprüche zu, weil er den Unfall allein verschuldet hat und eine auf Beklagtenseite allenfalls zu berücksichtigende Betriebsgefahr dahinter vollständig zurücktritt. Der Kläger hat daher seinen unfallbedingten Schaden selbst zu tragen. Allerdings hat der Vorderrichter dem Kläger - und insoweit ist das erstinstanzliche Urteil rechtskräftig - einen Betrag von 789,64 € sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 45,54 €, jeweils nebst Zinsen in gesetzlicher Höhe seit dem 16.03.2023, zugesprochen. Dabei muss es im Hinblick auf die Teil-Rechtskraft des angefochtenen Urteils verbleiben. Nicht in materielle Rechtskraft erwachsen ist allerdings die vom Vorderrichter zugrunde gelegte Haftungsquote zu Lasten der Beklagten von 10 % - an einem titulierten Feststellungsbegehren insoweit fehlt es - mit der Folge, dass es kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot bzw. keine Missachtung der Teilrechtskraft darstellt, wenn der Senat in Bezug auf die erstinstanzlich aus anderem Grund vollständig abgewiesene Schadensposition „Nutzungsausfallentschädigung“ bereits eine Schadensersatzhaftung der Beklagten dem Grunde nach ablehnt.
- 4 Im Einzelnen gilt folgendes:
- 5 1. Es ist schon fraglich, ob der Unfall für den Beklagten zu 1 abwendbar im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG war.
- 6 Diese Vorschrift schließt die Ausgleichspflicht des Halters nach § 17 Abs. 1 und 2 StVG aus, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis herbeigeführt wird. Unabwendbar ist ein Ereignis, das durch äußerste Sorgfalt nicht abgewendet werden kann (BGH, Urteil vom 17.03.1992, Az. VI ZR 62/91, Rn. 10, juris). Dazu gehört sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln über den gewöhnlichen und persönlichen Maßstab hinaus (BGH, Urteil vom 18.01.2005, Az. VI ZR 115/04, juris). Maßstab ist das Verhalten ei-

nes „Idealfahrers“ (BGH, Urteil vom 05.05.1992, Az. VI ZR 262/91, Rn. 13, Juris). Die äußerste Sorgfalt beachtet nur, wer alle möglichen Gefahrenmomente bei seinem Verhalten berücksichtigt (vgl. KG Berlin, Urteil vom 02.10.2003, Az. 12 U 53/02, Rn. 5; OLG Frankfurt/M., Urteil vom 19.03.1998, Az. 15 U 184/97, Rn. 5; OLG Stuttgart, Urteil vom 29.01.1982, Az. 2 U 172/81, Rn. 19; jeweils Juris). Dabei muss der Idealfahrer auch erhebliche fremde Fehler berücksichtigen und darf nicht strikt auf seinem Vorrecht beharren (zum Ganzen vgl. z.B. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl.2023, § 17 StVG Rn. 22).

- 7 Insoweit hatte der Beklagte zu 1 auf der ... Straße zwar auf die Ausfahrtstraße vom Aldi-Parkplatz freie Sicht; zugleich hat er eingeräumt, das Klägerfahrzeug im Bereich der Parkplatzausfahrt auch gesehen zu haben. Der Kläger benötigte zudem mehrere Sekunden, um vom „Vorfahrt-achten“-Schild, das sich noch in der Zufahrt der Firma Aldi befindet, über den Bürgersteig, die kleine geteerte Fläche und den sich daran anschließenden Radweg hinweg bis zur ungefähren Kollisionsstelle in der ... Straße zu gelangen. Allerdings musste der Beklagte zu 1 noch nicht unmittelbar bei Ansichtigwerden des Fahrzeugs des Klägers reagieren, sondern durfte zunächst darauf vertrauen, dass der Kläger ihn gemäß § 10 Satz 1 StVO passieren lassen würde. Dem Beklagten zu 1 stand - wie die ergänzende Beweisaufnahme in zweiter Instanz ergeben hat - ab dem Zeitpunkt, als ersichtlich wurde, dass der Kläger nicht mehr rechtzeitig an der gestrichelten Linie zwischen der Fahrbahn der ... Straße und dem rechtsseitigen Radweg würde anhalten können, nur noch eine Reaktionszeit von 1,3 bis 1,9 Sekunden zu, innerhalb der eine unfallvermeidende Reaktion nicht mehr möglich war.
- 8 Selbst wenn man aber - für den Kläger günstig - davon ausgeht, dass ein Idealfahrer anstelle des Beklagten zu 1 den Einfahrtvorgang des Klägers durchgängig beobachtet und entweder weiterhin den linken Fahrstreifen befahren oder ggfl. schon vor der eigentlichen Reaktionsaufforderung gefahrvermeidend durch ein Abbremsen seines Fahrzeugs reagiert hätte, so dass ein Unabwendbarkeitsnachweis auch für den Beklagten zu 1 nicht geführt wäre, tritt jedenfalls bei der dann vorzunehmenden Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge nach § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG die auf Beklagtenseite allein zu berücksichtigende normale Betriebsfahrt seines Fahrzeugs hinter den gravierenden Verstoß des Klägers gegen § 10 StVO vollständig zurück.
- 9 2. Gemäß § 17 Abs. 1 StVG hängt im Verhältnis der beteiligten Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung nach dieser Vorschrift ist zunächst die allgemeine Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge zu berücksichtigen, die durch besondere Umstände erhöht sein kann, namentlich durch eine fehlerhafte oder verkehrswidrige Fahrweise der bei dem Betrieb tätigen Personen (vgl. BGH, Urteil vom 27.06.2000, Az. VI ZR 126/99, Juris). Solche Umstände können nach anerkannten Rechtsgrundsätzen nur einbezogen werden, wenn sie nach Grund und Gewicht feststehen, d.h. unstreitig, zugestanden oder mit dem Maß des § 286 Abs. 1 Satz 1 ZPO bewiesen sind (vgl. etwa BGH, Urteil vom 11.10.2016, Az. VI ZR 66/16, Rn. 7, Juris) und ursächlich für den Schaden geworden sind. Dabei hat (anders als im Rahmen des § 17 Abs. 3 StVG) jeder Beteiligte, sofern ihm nicht ausnahmsweise ein Anscheinsbeweis zugutekommt, die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen oder aus denen er für die nach § 17 Abs. 1 StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleitet (BGH, Urteil vom 07.02.2012, Az. VI ZR 133/11, Juris).

- 10 a) Gemessen hieran steht aufgrund der erhobenen Beweise und des unstrittigen Sachvortrages ein schuldhafter Verstoß des Klägers gegen § 10 Satz 1 StVO fest. Der Vorder Richter hat zu Recht das Fahrverhalten des Klägers an § 10 StVO und nicht an § 8 StVO gemessen. Der Anwendungsbereich beider Vorschriften schließt sich gegenseitig aus. Bei der vom Kläger genutzten Verkehrsfläche handelte es sich nicht um eine Straßeneinmündung i.S.d. § 8 StVO, sondern um einen anderen Straßenteil gemäß § 10 StVO. Zufahrten zu oder Ausfahrten von Parkplätzen, die - wie hier - über einen abgesenkten Bordstein auf eine Straße führen, dienen nicht dem fließenden Verkehr, sondern sind Grundstücksausfahrten nach § 10 StVO gleichgestellt, auch wenn sie keine solchen im Rechtssinne sind (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 10 StVO Rn. 6a).
- 11 Nach § 10 Satz 1 StVO hat derjenige, der von einem Grundstück oder einem anderen Straßenteil auf eine Straße einfährt, sich so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die auf der Straße fahrenden Fahrzeuge haben gegenüber dem Einfahrenden Vorrang. Auf diesen Vorrang gegenüber dem einfahrenden Verkehr dürfen die auf der Straße fahrenden Fahrzeugführer vertrauen. Der Vorrang gilt grundsätzlich für die gesamte Fahrbahn. Der Einfahrende hat sich darauf einzustellen, dass der ihm gegenüber vorrangig Berechtigte in diesem Sinne von seinem Recht Gebrauch macht. Auch das Befahren des linken Fahrstreifens durch den am fließenden Verkehr teilnehmenden Fahrzeugführer beseitigt - entgegen dem bei seiner informatorischen Anhörung geäußerten Rechtsempfinden des Klägers - nicht die Verpflichtung des Einfahrenden, dem fließenden Verkehr den Vorrang zu belassen und diesen nicht zu behindern. Der Einfahrende kann nicht darauf vertrauen, dass die rechte Fahrspur frei bleibt. Vielmehr muss er stets mit einem Fahrstreifenwechsel eines Teilnehmers des fließenden Verkehrs rechnen (vgl. zum Ganzen BGH, Urteil vom 08.03.2022, Az. VI ZR 1308/20, Rn. 9, Juris).
- 12 b) Kommt es in unmittelbarem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Ein- oder Ausfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr, so spricht schon der Anschein gegen den Einfahrenden (BGH, Urteil vom 20.09.2011, Az. VI ZR 282/10; OLG Saarbrücken, Urteil vom 14.08.2014, Az. 4 U 140/13; OLG Köln, Urteil vom 02.01.2012, Az. 5 U 161/11; OLG München, Urteil vom 29.09.1989, Az. 10 U 2437/89; jeweils Juris; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 10 Rn. 11; dies gilt auch gegenüber den Fahrstreifenwechsler: KG, Beschluss vom 15.08.2007, Az. 12 U 202/06, Juris). Eine Strecke von 10 bis 15 m nach dem Anfahren wahrt den räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Ein- bzw. Ausfahren (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023; KG, Beschluss vom 15.08.2007, Az. 12 U 202/06; OLG Düsseldorf, Urteil vom 02.02.1978, Az. 12 U 169/77; jeweils Juris). Der Einfahrtvorgang endet erst, wenn sich das Fahrzeug endgültig in den fließenden Verkehr eingeordnet hat. Dabei muss jede Einflussnahme des Anfahrvorgangs auf das weitere Verkehrsgeschehen ausgeschlossen sein (vgl. KG, Beschluss vom 15.08.2007, Az. 12 U 202/06; OLG Köln, Urteil vom 04.02.1986, Az. 22 U 159/85; jeweils Juris; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 10 Rn. 4a).
- 13 c) Gemessen an diesen Grundsätzen ist der Kläger sowohl nach Anscheinsgrundsätzen als auch bewiesenermaßen unter Verletzung der nach § 10 Satz 1 StVO geforderten gesteigerten Sorgfalt vom Aldi-Parkplatz kommend in die ... Straße nach rechts eingefahren, ohne den von links sich nähernden PKW des Beklagten zu 1 durchfahren zu lassen,

den er seinen eigenen Angaben zufolge gesehen hatte und der sein Vorrecht nicht deshalb verloren hatte, weil er zunächst auf der linken Fahrspur gefahren war.

- 14 Der Kläger hat vortragen lassen, es sei noch „im Anfahren begriffen gewesen“, als der Beklagte zu 1 von der linken Spur aus sein Fahrzeug vorne links angestoßen habe (Bl. 3 d.A.). Bei seiner informatorischen Anhörung hat er angegeben, er habe in Höhe des „Vorfahrt-achten-Schildes“ gestanden und sei dann 8 bis maximal 10 m gefahren (Bl. 93 d.A.) als es zum Zusammenstoß gekommen sei. Die Zeugin ..., Ehefrau des Klägers und Beifahrerin in dessen Fahrzeug, hat angegeben: *„Es war so, dass wir kaum nachdem wir die quer verlaufende Fahrradspur passiert haben mit einem Fahrzeug kollidiert sind“* (Bl. 94 d.A.). Eingedenk dessen bestand der räumliche und zeitliche Zusammenhang zwischen dem Einfahren des Klägers und der Kollision mit dem Fahrzeug des Beklagten zu 1 im fließenden Verkehr. Das wird besonders deutlich durch den vom Sachverständigen Dipl.-Ing. ... simulierten Einfahrvorgang, der das Fahrzeug des Klägers jeweils in 5 m-Abständen darstellt (Seite 6 oben der Anlage zum mündlich erstatteten Sachverständigen-gutachten, Bl. 154 d.A.) Im Übrigen befand sich das Klägerfahrzeug nach den zutreffenden Feststellungen des Vorderrichters im Zeitpunkt der Kollision noch in Schrägstellung. An diese Feststellung ist der Senat gemäß § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO gebunden. Diese Feststellung beruht auf der Würdigung der vom Vorderrichter erhobenen Beweise, insbesondere den Ausführungen des mündlich erstatteten Gerichtsgutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing.
- 15 Die Angriffe der Berufung des Klägers gegen das Gutachten und gegen die Beweiswürdigung des Vorderrichters insoweit gehen fehl. Zwar waren sowohl der Kläger als auch seine Ehefrau, die Zeugin ..., übereinstimmend der Meinung, ihr Fahrzeug habe sich bereits parallel zur Fahrbahnlängsrichtung der ... Straße befunden, als es zu der streifenden Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug gekommen sei. Diesen Angaben ist der Vorderrichter aber zu Recht nicht gefolgt. Der Sachverständige hat aufgrund der Schadensbilder ermittelt, dass zum Kollisionszeitpunkt zwischen den Fahrzeuglängsachsen ein nennenswerter Winkel von 20° vorhanden gewesen sein musste, damit die Schäden an den beiden Fahrzeugen plausibel erklärt werden können (zur relativen Kollisionsstellung der Fahrzeuge vgl. S. 5 unten der Anlage zum mündlich erstatteten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. ..., Bl. 153 d.A.) Wäre der Kläger aber im Zeitpunkt der Kollision bereits in Parallelstellung gefahren, hätte sich das Beklagtenfahrzeug, das laut Angaben des Klägers im Spurwechselvorgang befindlich war, zwingend in einer Schrägstellung von 20° befunden haben müssen. Dies ist indes unplausibel. Der Sachverständige hat darauf hingewiesen, dass bei einem Spurwechselvorgang üblicherweise Schrägstellungen von deutlich weniger als 20° zur Fahrbahnlängsrichtung realisiert werden; nämlich üblicherweise unter 12°.
- 16 Diesen Umstand und als weiteres Indiz die vom Sachverständigen beschriebene, leicht schräg verlaufende Wasserspur unter dem Klägerfahrzeug (vgl. insoweit die polizeilichen Lichtbilder) hat der Vorderrichter in nicht zu beanstandender Weise dahin gewürdigt, dass das Klägerfahrzeug noch nicht in Parallelfahrt befindlich gewesen sein konnte, sondern noch eine Schrägstellung gehabt haben musste, als es zur streifenden Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug kam. Auf den Einwand des Klägers, die Wasserlaufspur sei aufgrund des am Unfallort bestehenden Gefälles nicht aussagekräftig, hat der Sachverständige ausgeführt, es gebe zwar an der Unfallstelle ein Gefälle gegen die Fahrtrichtung des Beklagten zu 1. Die auf den Lichtbildern unter dem Polizeifahrzeug ersichtliche Wasserlache lasse sich aber nicht mehr mit rücklaufendem Wasser erklären, sondern sei dadurch

entstanden, dass bei der Kollision aufgrund der Beschädigung am Fahrzeug des Klägers Wischwasser ausgetreten sei. Insoweit habe ein Druck im System bestanden, der bei der Kollision plötzlich entwichen sei, wobei in kürzester Zeit eine größere Wassermenge entleert worden sei. Nur dies erkläre den Wasserfleck.

- 17 d) Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, gegen die vom Sachverständigen angenommene Kollisionsposition noch im auslaufenden Bereich des Einmündungstrichters spreche der Umstand, dass sein Fahrzeug erst mindestens 10 m hinter der Ausfahrt zum Stillstand gekommen sei; dies könne nicht dadurch erklärt werden, dass das mit nur geringer Geschwindigkeit fahrende Klägerfahrzeug nach der Streifkollision noch vorwärts bewegt oder geschoben worden sei. Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der gutachterlichen Erläuterungen ergeben sich hieraus nicht. Insoweit geht der Kläger schon von der nicht feststehenden Prämisse aus, dass sich die Endstellung seines Fahrzeugs etwa 10 m nach dem Einmündungstrichter befunden haben soll. Tatsächlich ist die Endstellung der unfallbeteiligten Fahrzeuge nicht dokumentiert worden. Auch die Lichtbilder 6 und 7 der polizeilichen Lichtbildmappe (Bl. 51 d.A.) geben nicht den Unfallendstand des Klägerfahrzeugs wieder, wie sich aus dem Unfallaufnahmebericht vom 31.10.2022 (Bl. 62 d.A.) ergibt.
- 18 Der Sachverständige hat schließlich auch nicht behauptet, der mit nur geringer Geschwindigkeit fahrende VW Golf habe sich nach der Kollision noch 10 m vorwärtsbewegt. Er hat nur - ohne weiteres plausibel - ausgeführt, dass durch die Streifkollision nicht die gesamte Bewegungsenergie des VW Golf abgebaut worden sei und das Fahrzeug sich durch die Auslaufgeschwindigkeit noch etwas vorwärtsbewegt habe. Dabei hat er zutreffend zugrunde gelegt, dass der Golf nur eine geringe Geschwindigkeit von vielleicht 10 km/h innehatte. Der Sachverständige hat auch nicht unberücksichtigt gelassen, dass der Kläger angegeben hat, er sei gegen den Bürgersteig geschoben worden und das Fahrzeug sei dann zum Stillstand gekommen. Er hat insoweit ausdrücklich festgestellt, dass durch die wirkenden Kollisionskräfte eine Drehbewegung des Golf im Uhrzeigersinn ausgelöst worden und es dadurch zu einem Kontakt des Fahrzeugs mit dem rechten Bürgersteig gekommen sein könnte, wie vom Kläger geschildert. Durch den Bordsteinkontakt könne die Drehbewegung beendet worden sein, so dass das Fahrzeug letztlich parallel zur ... Straße zum Stehen gekommen sein könnte.
- 19 Der Sachverständige hat auch ausdrücklich klargestellt, dass es keine fahrbahnbezogenen Spuren gibt, um die Kollisionsstelle auf der Fahrbahn exakt bestimmen zu können. Er hat die fahrbahnbezogene Kollisionsstelle daher in nicht zu beanstandender Weise anhand anderer Anknüpfungstatsachen eingegrenzt, nämlich anhand der räumlichen Verhältnisse an der Unfallörtlichkeit, der Schäden an den Fahrzeugen, einer (toleranzbehafteten) Simulation des Einfahrvorganges, der Wasserlaufspur und der in der Bußgeldakte auf dem Lichtbild Bl. 51 d.A. durch die den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten mit einem Kreis markierten Unfallstelle. Der Sachverständige hat es dabei auch für möglich gehalten, dass die Kollision noch 1 bis 2 m weiter in Richtung Brücke bergaufwärts stattgefunden haben könnte. Aber auch dann bestand ein zeitlicher und räumlicher Zusammenhang der Kollision mit dem Einfahrvorgang. Entscheidend für die Frage, ob der Einfahrvorgang beendet war, ist zudem, dass jedenfalls - wie dargelegt - davon ausgegangen werden muss, dass das Klägerfahrzeug im Zeitpunkt der Kollision noch eine gewisse Schrägstellung inne hatte und noch nicht eine Geschwindigkeit wie die Fahrzeuge im fließenden Verkehr der ... Straße aufgebaut hatte.

- 20 3. Auf Beklagtenseite hat der Vorderrichter schon aus Rechtsgründen keine schuldhafte Verletzung des § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO in die Haftungsabwägung eingestellt, da die Vorschrift nur dem Schutz des fließenden Verkehrs dient, der von Grundstücken oder anderen gleichgestellten Straßenteilen Einfahrende aber nicht Teil des fließenden Verkehrs ist (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 08.03.2022, Az. VI ZR 1308/20, Rn. 11, Juris).
- 21 4. Entgegen der Annahme des Vorderrichters ist zu Lasten des Beklagten zu 1 kein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot bewiesen. Das Landgericht hat ohne ausreichende Tatsachengrundlage einen unfallursächlichen Verstoß des Beklagten zu 1 gegen das Gebot der Rücksichtnahme angenommen.
- 22 Trotz des grundsätzlichen Vorrangs des fließenden Verkehrs hat auch dieser auf die Ein- oder Ausfahrenden im Rahmen des § 1 Abs. 2 StVO Rücksicht zu nehmen und eine mäßige Behinderung hinzunehmen (BGH, Urteil vom 08.03.2022, Az. VI ZR 1308/20, Rn.16, Juris). Der sich im fließenden Verkehr bewegend Vorfahrtsberechtigte darf, sofern nicht Anzeichen für eine bestehende Verletzung seines Vorrangs sprechen, darauf vertrauen, dass der Einfahrende sein Vorrecht beachten wird. Dies gilt - wie dargelegt - auch für den den Fahrstreifen Wechselnden. Nach diesem im Straßenverkehr allgemein geltenden Vertrauensgrundsatz konnte der Beklagte zu 1 sich grundsätzlich darauf verlassen, dass der Kläger sein Vorfahrtsrecht beachten und ihn vorbeilassen würde, ehe er in die ... Straße einbiegen würde. Soweit ihm der Vertrauensgrundsatz zur Seite stand, brauchte der Beklagte zu 1 nicht vorherzusehen, dass seine Fahrweise zu einem Unfall führen könnte. Er handelte mithin auch nicht fahrlässig. Danach ist es völlig unerheblich, ob - wie der Kläger wiederholt geltend gemacht hat - es für einen Spurwechsel des Beklagten zu 1 keinen nachvollziehbaren Grund gab und das Beklagtenfahrzeug das einzige Fahrzeug auf der zweispurigen ... Straße war, das sich von links näherte. Nach herkömmlicher Rechtsprechung gilt, dass der Vorfahrtsberechtigte mit einer Missachtung seines Vorrechts solange nicht zu rechnen braucht, wie der Wartepflichtige noch die Möglichkeit hat, sein Fahrzeug durch eine gewöhnliche Bremsung rechtzeitig anzuhalten, so dass der Vorfahrtsberechtigte ungefährdet vor ihm vorüberfahren kann.
- 23 Erst wenn diese Möglichkeit nicht mehr besteht, wird der Unfall für den Vorfahrtsberechtigten vorhersehbar und stellt sich für ihn die Frage der Vermeidbarkeit. Im Streitfall war demnach der Beklagte zu 1 nicht gehalten, sein Fahrverhalten zu verändern, als für ihn der VW Golf des Klägers im Bereich der Ausfahrt erkennbar wurde. Es kommt mithin nicht - wie der Vorderrichter und der Kläger meinen - darauf an, aus welcher Entfernung das gegnerische Fahrzeug für den Beklagten zu 1 bereits zu sehen war und ob zu diesem Zeitpunkt der Beklagten zu 1 den Unfall hätte vermeiden können. Der Beklagte zu 1 musste sich nicht bereits bei Erkennbarkeit des gegnerischen Fahrzeugs auf eine Vorfahrtsverletzung durch den Kläger einstellen, sondern durfte zunächst darauf vertrauen, dass der Kläger sein Vorfahrtsrecht beachten werde. Entscheidend ist, ob der Beklagte zu 1 den Unfall hätte vermeiden können, als er erkennen musste, dass der Kläger seine Vorfahrt missachten würde. Maßgeblich kommt es hierbei an die Anfahrt des Klägers auf die gestrichelte Linie rechts der rechten Fahrbahn der ... Straße an, die die Fahrspur zum seitlich verlaufenden Radweg abgrenzt (vgl. namentlich Bild 5 der polizeilichen Unfallakte, Bl. 51 d.A.)
- 24 Bei der Beurteilung ist weiter zu berücksichtigen, dass dem Beklagten zu 1 sowohl eine Schrecksekunde als auch die Reaktions- und Bremsansprechzeit zu Gute zu halten sind (vgl. zum Ganzen BGH, Urteil vom 20.09.2011, Az. VI ZR 282/10, Rn. 12, Juris). Die hier-

zu fehlenden erstinstanzlichen Feststellungen hat der Senat nachgeholt und den Sachverständigen Dipl.-Ing. ... hierzu mündlich gehört. Danach stand dem Beklagten zu 1 im Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung, d.h. als ersichtlich wurde, dass der Kläger nicht mehr rechtzeitig vor dem Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn der ... Straße (gelb markierte Linie in der vom Sachverständigen gefertigten Skizze) würde anhalten können, eine Reaktionszeit von 1,3 bis 1,9 Sekunden zu. Nach der Zeit-Weg-Berechnung des Sachverständigen befand sich das Beklagtenfahrzeug unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 50 km/h (eine höhere Geschwindigkeit des Beklagten zu 1 ist nicht bewiesen) in einer Entfernung von 17,9 bis 26,4 m zum Einfahrbereich des Klägers. Bei optimalen Bedingungen hätte der Anhalteweg für den Beklagten zu 1 aber 25 m betragen. Es steht somit nicht fest, dass der Beklagte zu 1 den Unfall durch Abbremsen hätte verhindern können. Er hätte auch durch eine Lenkbewegung nach links nicht mehr unfallvermeidend reagieren können. Zwar betrug die eigentliche Lenkreaktion nur etwa 0,6 Sekunden. Dem Beklagten zu 1 war aber nicht zuzumuten, blindlings nach links zu lenken. Die Rückschauzeit, d.h. die Zeitspanne, um sich zu vergewissern, dass linksseitig kein Verkehr herrschte, ist nach den Angaben des Sachverständigen mit 2 Sekunden zu bemessen, zumal noch eine Überlegens- und Reaktionszeit hinzuzusetzen ist. Unter diesen Bedingungen war dem Beklagten zu 1 eine unfallvermeidende Reaktion durch eine ausweichende Lenkbewegung nicht mehr möglich.

- 25 5. Im Rahmen der Haftungsabwägung ist für den Streitfall von einer Alleinhaftung des Klägers auszugehen. Die Verletzung des Vorfahrtsrechts durch den in die Straße Einfahrenden ist ein schwerwiegender Verkehrsverstoß und indiziert dessen erhebliches Verschulden; der Kläger kann sich nicht mit Erfolg darauf berufen, er habe sich für berechtigt gehalten, auf die rechte Fahrspur einzufahren, weil der Beklagte zu 1 die linke Fahrspur benutzt habe und viele Verkehrsteilnehmer durch eine Fahrweise auf dem linken Fahrstreifen den vom Aldi-Parkplatz kommenden Verkehrsteilnehmern ein Einfahren ermöglichen würden. Wahrt der Einfahrende - wie im Streitfall der Kläger - den Vorrang des fließenden Verkehrs nicht und kommt es deshalb zu einem Unfall, haftet in der Regel der Einfahrende allein (vgl. BGH, Urteil vom 20.09.2011, Az. VI ZR 282/10, Rn. 9, Juris). Davon ist auch für den Streitfall auszugehen. Der Kläger hat selbst angegeben, den von links kommenden Beklagten zu 1 gesehen zu haben und ist gleichwohl entgegen § 10 Satz 1 StVO in die ... Straße eingebogen, ohne den Beklagten zu 1 passieren zu lassen. Demgegenüber tritt die auf Seiten des Beklagten zu 1 allein zu berücksichtigende normale Betriebsgefahr seines Pkws vollständig zurück.

III.

- 26 Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.
- 27 Die Zulassung der Revision ist nicht veranlasst, weil die Voraussetzungen hierfür (§ 543 Abs. 2 ZPO) nicht vorliegen. Es liegt eine Einzelfallentscheidung vor. Der Senat weicht auch nicht von obergerichtlicher oder höchstrichterlicher Rechtsprechung ab.