

Abwägung der Verursachungsbeiträge nach Kfz-Unfall

ders als im Rahmen des § 6 Abs. 1 RDG nicht aus. Die Verschärfung beruht darauf, dass das Gericht die Frage, ob eine Person vertretungsbefugt ist, schnell und anhand von leicht zu überprüfenden Kriterien beurteilen können muss.²⁵ Auch genügt die Anleitung durch eine juristisch qualifizierte Person, wie sie § 6 Abs. 2 RDG im Bereich unentgeltlicher außergerichtlicher Rechtsdienstleistungen vorsieht, nicht. Die forensische Tätigkeit erfordert es vielmehr, dass der Bevollmächtigte in eigener Person hinreichend qualifiziert ist.²⁶ Ermöglicht werden soll aber aus Gründen der Prozessökonomie die Übernahme der unentgeltlichen Prozessvertretung durch einen Streitgenossen für einen anderen Streitgenossen aufgrund einer entsprechenden Bevollmächtigung. Auf ein persönliches Näheverhältnis kommt es dann nicht an, es wird aber typischerweise vorliegen, so etwa in dem in den Materialien genannten Fall, dass Nachbarn oder Anlieger klagen oder verklagt werden und die Prozessführung nur einem Streitgenossen übertragen wollen.²⁷ Sind die Bevollmächtigten nicht in der Lage, das Sach- und Streitverhältnis angemessen darzustellen, so kann das Gericht ihnen durch unanfechtbaren Beschluss die weitere Vertretung untersagen.²⁸

9. Gesamtwürdigung

Die Entscheidung des Gesetzgebers, die altruistische Rechtsberatung grundsätzlich freizugeben, verdient Unterstützung. Er verzichtet im privaten Umfeld klugerweise auf jede Bevormundung. Die außerhalb dieses Bereichs vorgesehen organisatorischen Anforderungen zum Schutz der Rechtsuchenden sind sachgerecht, ohne die Arbeit karitativ tätiger Einrichtungen übermäßig zu beschränken. Die Pro-Bono-Beratung als begrüßenswerte Form mitmenschlicher Hilfe und bürgerschaftlichen Engagements wird von unnötigen Fesseln befreit und auf eine gesicherte Grundlage gestellt, der Zugang zum Recht insbesondere für mittellose Personen, die sich keinen Anwalt leisten können, erleichtert.

25 Begr. § 79 RegE ZPO, BT-Drucks. 16/3655, 88.

26 Begr. § 79 RegE ZPO, BT-Drucks. 16/3655, 88.

27 Begr. § 79 RegE ZPO, BT-Drucks. 16/3655, 88.

28 § 79 Abs. 3 S. 3 ZPO; § 13 Abs. 3 S. 3 FGG; § 11 Abs. 3 S. 3 ArbGG; § 73 Abs. 3 S. 3 SGG; § 67 Abs. 3 S. 3 VwGO; § 62 Abs. 3 S. 3 FGO; § 97 Abs. 3 S. 3 PatG; § 81 Abs. 3 S. 3 MarkenG.

KFZ- UND VERKEHRSRECHT

Die Abwägung der Verursachungsbeiträge nach einem Kfz-Unfall

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht Thomas Schauseil

Die Haftungsabwägung nach einem Verkehrsunfall gehört zu den wichtigsten Tätigkeiten jedes mit Verkehrsrecht befassten Juristen. Es gibt zwar einige hilfreiche Sammlungen entsprechender Gerichtsentscheidungen, jedoch kaum systematische Darstellungen zu dieser Thematik. Der nachfolgende Beitrag will deren Grundzüge darstellen.

I. Einzelfallbetrachtung statt Quotentabellen

Regelmäßig ist nach einem Unfall zwischen zwei oder mehreren Kraftfahrzeugen eine Haftungsabwägung gem. §§ 9, 17 Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG vorzunehmen. Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn der Unfall durch höhere Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) oder ein unabwendbares Ereignis (§ 17 Abs. 3 StVG) verursacht wurde. Während der Haftungsausschluss der höheren Gewalt praktisch nie vorkommt, greift der im Verhältnis zwischen Haltern eines Kfz nach wie vor bestehende Haftungsausschluss der Unabwendbarkeit hin und wieder durch, z.B. bei Aufahrunfällen oder Schäden im ruhenden Verkehr. Dies sind jedoch – auch wegen der Beweislast des Geschädigten – die absoluten Ausnahmen.

Ein Haftungssystem in Form von Quotentabellen hat die Praxis abgelehnt (mit beachtlichen Argumenten für Quotentabellen: Bursch/Jordan, VersR 1985, 512). Die Vielzahl der auftretenden Unfallkonstellationen verbiete eine schematische Betrachtungsweise. Es sei einzelfallbezogen durch die Gerichte zu entscheiden. Dies ist sicherlich richtig. Dennoch vertritt der Verfasser die Ansicht, dass sich aus dem positiven Recht – insbesondere den Regelungen der StVO – Wertungen ergeben, die Grundzüge einer Haftungsverteilung indizieren, die im Einzelfall nach der einen oder anderen Seite zu variieren ist und dadurch dem Einzelfall ausreichend Rechnung trägt. Durch die Annahme bestimmter Fixpunkte (100 %-Fälle und Fälle der

Haftungsteilung) kann jene Sicherheit auch im Umgang mit der Quotierung anderer Unfallsituationen erreicht werden, die dem „Massenphänomen“ Verkehrsunfall und dem hiermit einhergehenden beschleunigten Regulierungsbedürfnis entspricht (so schon Bursch/Jordan, a.a.O.).

Im Folgenden wird der Regelfall eines Unfalls mit zwei Kraftfahrzeugen (Schädiger, Geschädigter) betrachtet. Da Halter und Fahrer des schädigenden Fahrzeugs lediglich aus Rechtsgründen nebeneinander haften, in der Regel aber keine getrennten Tatbeiträge vorliegen, kommt wegen des Grundsatzes der „Haftungs- und Zurechnungseinheit“ von Halter und Fahrer nur eine einheitliche Haftungsquote in Betracht.

Nimmt der Geschädigte mehrere Schädiger in Anspruch, ist zunächst unter denselben Gesichtspunkten eine Einzelabwägung gegenüber jedem Schädiger und danach eine Gesamtschau vorzunehmen (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl. § 17 StVG Rz. 4 i.V.m. mit § 9 StVG Rz. 6, 18; BGH v. 13.12.2005 – VI ZR 68/04, MDR 2006, 809 = NJW 2006, 896). Zusammen haben die Schädiger nur den Betrag aufzubringen, der bei Gesamtbeurteilung dem Anteil an der Verantwortung entspricht, die sie im Verhältnis zur Mitverantwortung des Geschädigten insgesamt tragen. Diese Gesamtschau kann dann entfallen, wenn der Geschädigte nur einen der Nebentäter in Anspruch nimmt. Insofern verbleibt es dann bei der Einzelabwägung (OLG Hamm SP 20000, 304 = r+s 20000, 235).

II. Die praktische Durchführung der Haftungsabwägung

Liegen also keine Haftungsausschlüsse (§§ 7 Abs. 2, 8, 17 Abs. 3 StVG) vor, so haftet jeder der beteiligten Halter

▷ Der Autor ist Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht in der Kanzlei Schauseil & Bauer in Rudolstadt (Thüringen).

Abwägung der Verursachungsbeiträge nach Kfz-Unfall

gemäß § 7 Abs. 1 StVG und jeder Fahrer gemäß § 18 Abs. 1 StVG für den entstandenen Schaden des jeweils anderen. In diesem Falle ist dann die besagte Haftungsabwägung gem. §§ 9, 17 Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG wie folgt durchzuführen:

1. Die Betriebsgefahr als einzige Kategorie und Maßstab der Abwägung

Da Äpfel nicht mit Birnen verglichen und also Verschulden einerseits nicht mit der Betriebsgefahr andererseits abgewogen werden kann, muss zunächst eine einheitliche Bezugsgröße gefunden werden, die jeweils mit ihrem spezifischen Gewicht in die Waagschale geworfen werden kann. Das ist die Betriebsgefahr. Sie ist die Gesamtheit der Umstände, welche – durch die Eigenart als Kfz begründet – Gefahr in den Verkehr tragen (OLG Jena DAR 2000, 570). Dieser Begriff wird hier weit verstanden und nicht eng ausgelegt, wie es in der Judikatur oftmals den Anschein hat. Sie ist zunächst jedem Kraftfahrzeug immanent und wird weiterhin bestimmt durch verschiedene äußere und innere Umstände, die letztlich zueinander in Beziehung gesetzt werden müssen. Die Operation mit der Bezugsgröße „Betriebsgefahr“ bei der Haftungsabwägung entspricht auch am besten dem Charakter der Gefährdungshaftung, bei der zunächst ein Verschulden der Beteiligten keine Rolle spielt. Es erfolgt letztlich immer eine relative Betrachtung der einzelnen Betriebsgefahren, die jeweils durch eine Reihe von Faktoren bestimmt sind, wozu auch das Maß des schuldhaften Handelns der jeweiligen Fahrzeugführer gehört. Eine gesonderte Abwägung der Verschuldensanteile ist mithin nicht nötig. Verschulden in diesem Sinne ist immer nur *ein* Bemessungsfaktor der beiderseits zu ermittelnden Betriebsgefahren. Die konkreten Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge sind nach ihren spezifischen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zueinander in Beziehung zu setzen und zu werten. Die Summe der beteiligten Betriebsgefahren ist dabei stets 100 % und kann demzufolge nicht bei jedem der beteiligten Fahrzeuge lediglich 20 % oder 25 % betragen, ein Irrglaube, der offenbar weit verbreitet ist (vgl. etwa LG Wiesbaden DAR 2004, 156). Die Haftung aus der Betriebsgefahr ist keine subsidiäre Haftung. Die Haftung gem. §§ 9, 17 Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG ist Haftung aus der Betriebsgefahr.

2. Vier Stufen der Haftungsabwägung

Die Haftungsabwägung als Abwägung der beiderseitigen Betriebsgefahren kann im Wesentlichen in *vier Stufen* vorgenommen werden:

- a) Bestimmung der beiderseitigen Ausgangsbetriebsgefahren (technische Gefahren, Gefährlichkeit des Kfz: technische Ausstattung, Masse, Beschleunigungsvermögen, Instabilität [Motorrad], insoweit auch technische Versagen: schadhafte Bremsen, Überladung usw.).
- b) Erhöhung dieser Ausgangsbetriebsgefahren durch verschuldensunabhängige Umstände (gefährliche, wenn auch erlaubte Fahrweisen: Überholen, starkes Verzögern, Abbiegen usw.).
- c) Weitere Erhöhung der Betriebsgefahren durch schuldhaftes Pflichtverstöße gegen die StVO, StVZO.
- d) Besonderes Maß der Vorwerfbarkeit (Grobe Fahrlässigkeit, Rücksichtslosigkeit).

3. Nur unstrittige oder bewiesene sowie kausale Umstände sind beachtlich

Die so ermittelten Umstände sind gegeneinander abzuwägen. Dabei sind alle, aber auch nur diejenigen unstrittigen oder erwiesenen Faktoren einzubeziehen, die tatsächlich eingetreten sind, zur Entstehung des Schadens

beigetragen haben und einem der Beteiligten zuzurechnen sind. Nur vermutete Umstände sind außer Betracht zu lassen (BGH v. 21.11.2006 – VI ZR 115/05, MDR 2007, 399 u.a. zur Frage der Auswirkung einer nicht vorhandenen Fahrerlaubnis). Höher zu bewertende Umstände konsumieren geringerwertige Umstände, soweit sie dieselbe Zielrichtung haben (BGH, a.a.O.). Mehrere Umstände, die im selben Umfang zum Schaden beigetragen haben, dürfen also nicht summiert werden.

4. Anscheinsbeweis als „Scharfrichter“

Insbesondere beim Nachweis von Betriebsgefahr erhöhenden Umständen im Fahrverhalten der Beteiligten hat der Anscheinsbeweis große Bedeutung, der in den Situationen, in denen er eingreift, den Beweisschwierigkeiten und der insoweit drohenden möglichen Haftungsteilung entgegenwirkt. Grundlage und Voraussetzung für die Annahme eines Anscheinsbeweises ist aber immer das Feststehen eines typischen Geschehensablaufs, also eines unstrittigen oder bewiesenen Sachverhalts, bei dem nach der Lebenserfahrung auf das Hervorrufen *einer* bestimmten Folge oder umgekehrt aus einem feststehendem Erfolg auf die Verursachung durch *ein* bestimmtes Verhalten geschlossen werden kann, wobei alle bekannten Umstände eines Falles in die Bewertung einzubeziehen sind (BGH v. 4.12.2000 – II ZR 293/99, MDR 2001, 388).

Dieser Sachverhalt muss ggf. voll bewiesen werden. Die dann zu bewertende Typizität ist nach der Lebenserfahrung vorzunehmen, wobei Vorsicht und Zurückhaltung am Platz ist. Bloße Wahrscheinlichkeiten genügen nicht, auch wenn die Indizien noch so aussagekräftig sind. Der behauptete Vorgang muss vielmehr zu jenen gehören, die schon auf den ersten Blick nach einem durch Regelmäßigkeit, Üblichkeit und Häufigkeit geprägten „Muster“ abzulaufen pflegen. Bei der Bewertung eines Geschehens als typisch sind alle bekannten Umstände einzubeziehen (BGH, a.a.O.).

Die Praxis zeigt, dass die Anwendung des Anscheinsbeweises durch einige Gerichte immer noch fehlerhaft gehandhabt wird. So wird mitunter behauptet, der Anscheinsbeweis könne bereits durch schlüssigen Vortrag eines anderen Geschehensablaufs erschüttert werden. Dies ist falsch. Dort, wo der Anscheinsbeweis in Betracht kommt, kann er nur durch – unstrittige oder bewiesene – Tatsachen erschüttert werden, die eine ernsthafte alternative Möglichkeit des Geschehensablaufs nahe legen (BGH MDR 2006, 1224). Widerlegt wird der Anscheinsbeweis durch den Beweis des Alternativgeschehens an sich.

5. Die erste Stufe: Jedes Spiel beginnt mit einem Unentschieden

Bei der Bildung der Haftungsquote ist zunächst von 50:50 auszugehen, so wie jedes Fußballspiel mit einem Unentschieden beginnt. Sind nur Pkws mit annähernd gleicher Ausstattung beteiligt, verbleibt es auf der ersten Stufe bei dieser Haftungsverteilung. Bei unterschiedlichen Kraftfahrzeugen verschiebt sich hier schon das Ausgangsverhältnis:

- ▷ Ein Lkw verfügt in der Regel wegen seiner Masse, der höheren Leistung und der relativen Unbeweglichkeit über eine höhere Betriebsgefahr gegenüber einem beteiligten Pkw (OLG Celle SP 2001, 45 f. [Schlepper mit angehängtem Viehwagen]; OLG Düsseldorf DAR 2000, 477 [Müllfahrzeug]; LG Dresden SP 2001, 83 [Sattelzug]). Das Verhältnis wird gegenüber einem Pkw insoweit etwa 60:40 betragen.

Abwägung der Verursachungsbeiträge nach Kfz-Unfall

- ▷ Ein Motorrad kann wegen seiner schmalen Silhouette und seiner Instabilität, aber gerade auch wegen seines hohen Beschleunigungsvermögens über eine höhere Betriebsgefahr verfügen, als ein Pkw (KG DAR 2002, 122; LG Essen SP 2001, 156; LG München II SP 1998, 154). Auch hier kann ein Verhältnis von 60:40 in Betracht kommen.
- ▷ Ein Moped besitzt regelmäßig eine geringere Betriebsgefahr, als ein Pkw (LG Gera SP 1999, 82; AG Rudolstadt, Urt. v. 26.2.1998 – C 640/97; allgemeine Betriebsgefahr beträgt 70:30; vgl. auch BGH NJW 1971, 1983: „Die allgemeine Betriebsgefahr eines Fahrzeugs wird vor allem durch die Schäden bestimmt, die dadurch Dritten drohen. Diese Gefahren sind bei einem seiner Bauart nach leichten und verhältnismäßig langsamen Moped gering ...“).
- ▷ Schienenfahrzeuge (Straßenbahnen) besitzen wegen längerer Bremswege und ihrer infolge der Schienengebundenheit eingeschränkten Beweglichkeit eine gegenüber Pkw erhöhte Betriebsgefahr (OLG Celle v. 21.2.2006 – 14 U 121/05, MDR 2006, 1166; OLG Hamm SP 2003, 85; OLG Jena zfs 2000, 98; LG Dresden DAR 2002, 360). Insoweit kommt eine Verteilung der Ausgangsbetriebsgefahren von 60:40 (OLG Celle, a.a.O.) oder 70:30 (OLG Hamm, a.a.O.) in Betracht.

6. Zweite Stufe: Auch erlaubte Fahrmanöver können die Betriebsgefahr erhöhen

Auf der zweiten Stufe kommt dann die Beurteilung des konkreten Fahrverhaltens hinzu. Hier geht es um Fahrweisen des Fahrzeugführers, die ihm nach der StVO zwar erlaubt sind, die jedoch die Gefährlichkeit des Kfz erhöhen (OLG Jena DAR 2000, 570). Dies sind z.B. die Erhöhung der Geschwindigkeit (OLG Celle SP 2001, 45; OLG Hamm SP 2000, 151; OLG Hamm v. 15.3.1995 – 3 U 159/94, MDR 1995, 904; LG Bautzen SP 2000, 260) oder das plötzliche erhebliche Verzögern des Kfz (nur das starke Bremsen ohne zwingenden Grund ist verboten; ansonsten ist mit starkem und plötzlichem Bremsen stets zu rechnen). Auch der an sich erlaubte Überholvorgang erhöht in diesem Sinne die Betriebsgefahr eines Fahrzeugs (BGH NJW 1975, 312; OLG Brandenburg DAR 1995, 327; LG Münster SP 1995, 128). Der grundsätzlich gefährliche Fahrstreifenwechsel erhöht die Betriebsgefahr deutlicher, als eine geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung (OLG Hamm SP 1999, 226). Die Betriebsgefahr wird auch erhöht durch Abbiegen eines Pkw, weil das Linksabbiegen etwa durch Beachten des rückwärtigen Verkehrs, Beachten des Fußgängerverkehrs an der Einmündung sowie ggf. Bremsen und Herunterschalten des Fahrzeugs ein komplizierter Vorgang ist.

Hier sind aber auch Verstöße gegen die StVO zu berücksichtigen, die zwar nach dem Schutzzweck der Norm nicht den Unfallgegner schützen sollen, sich aber dennoch auf den Unfall ausgewirkt haben. Sie erhöhen die eigene Betriebsgefahr. So schützt das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) nur den Längs-, nicht aber den Querverkehr. Kollidiert ein Wartepflichtiger unter Verstoß gegen § 8 Abs. 2 StVO mit einem Kfz, welches die bevorrechtigte Straße auf der „falschen“ Straßenseite befährt, so tritt die Betriebsgefahr des Bevorrechtigten nicht zurück, sondern er haftet zu 25% mit (OLG Jena DAR 2000, 570).

7. Dritte und wichtigste Stufe: Verstöße gegen das Pflichtensystem der StVO

Die wichtigste (aber eben nicht einzige) Stufe der Haftungsabwägung ist die dritte Stufe. Hier wird die Be-

triebsgefahr durch eine objektiv fehlerhafte Fahrweise des Fahrzeugführers (weiter) erhöht (BGHZ 12, 124 [128]; BGH SP 2000, 331), welche sich insbesondere in den Verstößen gegen Vorschriften der StVO messen lässt. Hier wird – indirekt – dann das Verschulden der Beteiligten bewertet, aber eben nur als ein Kriterium der Haftungsabwägung, welches die letztlich zu ermittelnde Betriebsgefahr als Maß der Verursachung beeinflusst.

Hierbei wird nach den Erfahrungen des Verfassers in der Praxis zu wenig beachtet, dass nicht sämtliche Verstöße gegen StVO-Vorschriften gleich schwer wiegen. Der Gesetzgeber hat vielmehr ausdrücklich verschiedene Sorgfaltsstufen normiert. Dieser gesetzgeberische Wille ist bei der Abwägung zu berücksichtigen. Die Pflichtenlage nach der StVO kann wie folgt beschrieben werden:

- ▷ Garantieplichten (verlangen die äußerste Sorgfalt).
- ▷ Kardinalpflichten (verlangen eine sehr hohe Sorgfalt).
- ▷ Allgemeine Sorgfaltspflichten (verlangen die „normale“ bzw. übliche Sorgfalt).
- ▷ Verstöße gegen Garantieplichten wiegen schwerer, als Verstöße gegen alle anderen. Verstöße gegen Kardinalpflichten wiegen schwerer als Verstöße gegen allgemeine Sorgfaltspflichten.

a) Garantieplichten

Die StVO verlangt vom Verkehrsteilnehmer bei bestimmten Verkehrsvorgängen und in bestimmten Situationen ein Verhalten, bei dem die Behinderung oder Gefährdung anderer ausgeschlossen ist, so etwa in § 2 Abs. 3a, § 3 Abs. 2a, § 5 Abs. 2 und Abs. 4, § 7 Abs. 5, § 9 Abs. 5 oder § 10 StVO. Dies ist nicht wörtlich zu verstehen. Vielmehr bedeutet die – dem Wortlaut nach – übertreibende Norm, dass das äußerste Maß an Sorgfalt anzuwenden ist. Den Verkehrsteilnehmer, dem danach höchstmögliche Sorgfalt obliegt, trifft eine über § 1 StVO hinausgehende Sorgfaltspflicht. In diesen Verkehrssituationen trägt derjenige, der sich hierin befindet, die Verantwortung für die Sicherheit des Vorganges nahezu allein. Im Rahmen der zu treffenden Abwägung ist ihm regelmäßig die volle Haftung aufzuerlegen. Beispiele:

(1) Ein Kfz fährt an einem haltenden Pkw vorbei und stößt gegen eine sich plötzlich öffnende Tür: Hier trifft den Aussteigenden eine Garantiepflcht, nämlich die äußerste Sorgfalt gem. § 14 Abs. 1 StVO. Wird im Zusammenhang mit einer solchen Handlung ein Verkehrsteilnehmer geschädigt, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für einen schuldhaften Verstoß gegen § 14 Abs. 1 StVO. Das vorbeifahrende Fahrzeug hat möglicherweise einen zu geringen Seitenabstand eingehalten. Da sich aber eine solche Pflicht nur aus allgemeinen Sorgfaltsanforderungen (§§ 1 Abs. 2, 5 Abs. 4 StVO) ergibt, ist eine überwiegende oder auch nur gleich hohe Haftung des Vorbeifahrers nicht gerechtfertigt (so aber KG v. 24.11.2005 – 12 U 151/04, MDR 2006, 628 bei einem Abstand von nur 30 cm).

(2) Ein Fahrzeug des fließenden Verkehrs kollidiert mit einem Kfz, welches aus einem Grundstück ausfährt oder vom Straßenrand anfährt. Derjenige, der sich vom ruhenden in den fließenden Verkehr begibt, hat die äußerste Sorgfalt des § 10 StVO zu beachten. Auch hier muss jegliche Gefährdung der anderen Teilnehmer (des fließenden Verkehrs) ausgeschlossen sein. Gegen den Aus- oder Anfahrenden spricht der Beweis des ersten Anscheins. Grundsätzlich haftet er allein. Eine Mithaftung kommt bei Verstößen des fließenden Verkehrs in Betracht (z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen), die aber in der Regel nicht gleichwertig sind.

Abwägung der Verursachungsbeiträge nach Kfz-Unfall

(3) Ein Fahrzeug des fließenden Verkehrs kollidiert mit einem wendenden oder rückwärts fahrenden Kfz. Der Wendende oder Rückwärtsfahrende hat ebenfalls die äußerste Sorgfalt zu beachten (Garantiepflicht gem. § 9 Abs. 5 StVO). Gegen den Wendenden spricht der Beweis des ersten Anscheins. Er haftet grundsätzlich allein (KG NZV 2007, 306).

(4) Ein überholendes Kfz kollidiert mit einem in ein Grundstück abbiegenden Kfz. Der in das Grundstück Abbiegende hat die äußerste Sorgfalt gem. § 9 Abs. 5 StVO zu beachten. Auch hier muss jede Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sein. Gegen ihn spricht der Beweis des ersten Anscheins (KG v. 7.10.2002 – 12 U 41/01, MDR 2003, 507). Das andere Fahrzeug kann bei unklarer Verkehrslage (§ 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO) überholt haben, falls die Abbiegeabsicht rechtzeitig angezeigt worden ist. Dennoch kann es hier grundsätzlich zu keiner überwiegenden oder gleichwertigen Haftung des Überholers kommen, da vom Überholer nur die normale Sorgfalt verlangt wird, wogegen den Abbiegenden die äußerste Sorgfalt trifft.

(5) Kollision beim Fahrstreifenwechsel. Der Fahrstreifenwechsler hat gem. § 7 Abs. 5 StVO die äußerste Sorgfalt zu beachten. Gegen ihn spricht der Anscheinsbeweis (KG v. 12.6.2003 – 22 U 134/02, MDR 2003, 1228). Wer z.B. bei einer Kolonnenbildung auf der Autobahn vom rechten zum linken Fahrstreifen wechselt und dabei mit einem links fahrenden Fahrzeug kollidiert, haftet für den Schaden allein, wenn sich ein verkehrswidriges Verhalten des links Fahrenden nicht feststellen lässt (OLG Jena NZV 2006, 147; OLG Hamm SP 2005, 189; KG, a.a.O.). Bedenklich daher OLG Koblenz DAR 2007, 463 [LS] mit gleichwertiger Haftung des Fahrstreifenwechslers gegenüber einem Kfz welches mit immerhin erlaubten 200 km/h die Autobahn befährt. Allein die deutliche Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde seitens dieses Gerichts als gleichwertig mit der Verletzung der äußersten Sorgfalt beim Fahrstreifenwechsel gesehen!

b) Kardinalspflichten

Die Rechtsprechung hat bestimmte weitere Pflichten als besonders vorrangig eingeschätzt mit der Folge, dass ein Verstoß hiergegen in der Regel auch die alleinige Haftung begründet. Es geht hier um ähnlich gefahrträchtige Verkehrssituationen, ohne dass die StVO explizit die äußerste Sorgfalt normiert hätte. Beispiele:

(1) Bei „klassischen“ Auffahrunfällen wird in der Regel die alleinige Haftung des Auffahrenden gegeben sein, da per Anscheinsbeweis ein Verstoß gegen § 4 Abs. 1 bzw. 3 Abs. 1 StVO angenommen wird. Danach ist ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten und/oder die eigene Geschwindigkeit so zu wählen, dass man sein Fahrzeug stets sicher beherrscht (OLG Frankfurt v. 2.3.2006 – 3 U 220/05, NJW 2007, 87). Eine Mithaftung des Vorausfahrenden kann in Betracht kommen, wenn er unter Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 2 StVO ohne zwingenden Grund stark bremst. Dennoch wird sein eigener Verursachungsbeitrag in aller Regel geringer ausfallen, als derjenige des Auffahrenden. Wird allerdings absichtlich stark abgebremst („Disziplinierung des nachfolgenden Verkehrs“) kann sich die eigene Betriebsgefahr wegen des insoweit erhöhten Maßes der Vorwerfbarkeit sehr stark erhöhen, ggf. sogar bis zur Alleinhaftung (LG Hamburg SP 2005, 83; LG Mönchengladbach DAR 2002, 319; LG Kempten DAR 2000, 167).

(2) Wird an Fahrbahnhindernissen das Durchfahrtsrecht entgegenkommender Fahrzeuge gem. § 6 StVO verletzt, wird es in der Regel auch bei der alleinigen Haftung des Schädigers bleiben, wenn auf der anderen Seite keine Be-

triebsgefahr erhöhende Umstände vorliegen. Eine Mithaftung des Bevorrechtigten kommt in Betracht, wenn er wegen parkender Fahrzeuge auf der anderen Fahrbahnseite oder wegen anderer Hindernisse mit Gegenverkehr auf seiner Fahrbahn rechnen muss und sich nicht unter Herabsetzung seiner Geschwindigkeit darauf einstellt (OLG Hamm NZV 1995, 27).

(3) Bei „klassischen“ Vorfahrtsverletzungen an Kreuzungen oder Einmündungen wird regelmäßig ebenfalls die Alleinhaftung des Wartepflichtigen angenommen. Kommt es im unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit einem Auffahrvorgang auf die bevorrechtigte Straße zu einem Unfall, so spricht der Anscheinsbeweis gegen den Wartepflichtigen, dass dieser seine Pflicht aus § 8 Abs. 2 StVO verletzt hat. Die Mithaftung des bevorrechtigten Kfz kommt z.B. in Betracht, wenn es deutlich zu schnell fährt.

c) Allgemeine Sorgfaltspflichten

Soweit weder Garantie- noch Kardinalspflichten vorliegen, verlangt die StVO die einfache Sorgfalt des § 1 StVO. Treffen insoweit Pflichtenverstöße aufeinander, ohne dass weitere Umstände vorliegen, die die Betriebsgefahr erhöhen, kann von Gleichwertigkeit und einer Haftung von 50:50 ausgegangen werden. Ein Beispiel hierfür ist der typische Linksabbieger-Überholer-Unfall (Ausnahme: Abbiegen in ein Grundstück). Besondere Sorgfaltspflichten verlangt die StVO hier nicht. Der Überholende hat lediglich gegenüber dem Nachfolger und dem Gegenverkehr die äußerste Sorgfalt zu beachten. Gegenüber dem Überholten gilt dies nicht. Insoweit kann allenfalls eine unklare Verkehrslage (§ 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO) vorliegen. Der Linksabbieger hat zwar die doppelte Rückschaupflicht zu beachten (§ 9 Abs. 1 S. 4 StVO), die aber ebenfalls nur die einfache Sorgfalt verlangt. Die Betriebsgefahren beider Fahrzeuge sind etwa gleich erhöht, einerseits durch den Überholvorgang, andererseits durch das Abweichen von der normalen Fahrtrichtung. Steht also fest, dass der Überholer bei unklarer Verkehrslage überholte, ist eine Haftungsteilung gerechtfertigt (KG SP 2002, 229; OLG Karlsruhe DAR 1998, 474; OLG Nürnberg DAR 1995, 330). Ansonsten bleibt es bei einer überwiegenden Haftung des Abbiegenden (vgl. etwa OLG Naumburg SP 2000, 189), denn dieser hat regelmäßig – per Anscheinsbeweis feststehend – gegen seine doppelte Rückschaupflicht verstoßen (Fahrzeuge fallen bekanntlich nicht vom Himmel!).

Ein typischer Fall der Haftungsteilung ist auch der Unfall im Begegnungsverkehr. Zwar haftet derjenige allein, der gegen das Rechtsfahrgebot verstößt (OLG Jena DAR 2002, 269). Oftmals kann das aber nicht mehr festgestellt werden, weil der Unfallhergang nicht mehr aufklärbar ist. Dann kann in der Haftungsabwägung aber auch keine schuldhaftige Handlung berücksichtigt werden mit der Folge, dass es dann bei der Ausgangskonstellation (50:50) zu verbleiben hat, wenn sonst keine Umstände vorliegen, die die Betriebsgefahr zu Lasten der einen oder anderen Seite erhöhen.

8. Vierte und letzte Stufe: Grad des Verschuldens

Schließlich spielt auch der Grad des Verschuldens eine Rolle, wengleich sich dieser in der Praxis oftmals kaum sicher und in hinreichender Deutlichkeit feststellen lassen wird. Die praktischen Auswirkungen sind insoweit eher gering. Allerdings ist ein besonders grobes und rücksichtsloses Fahrmanöver Betriebsgefahr erhöhend zu berücksichtigen. Die sieben „Todsünden“ des § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB lassen in ihren zusätzlichen Tatbestandsmerkmalen „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ die Wertung des Gesetzgebers erkennen, bestimmte Verhaltensweisen im Straßenverkehr als beson-

Abwägung der Verursachungsbeiträge nach Kfz-Unfall

ders sozialschädlich herauszuheben, indem er sie unter Strafe stellt. Dies kann auch zivilrechtlich nicht unberücksichtigt bleiben und entspricht regelmäßig grober Fahrlässigkeit, also der Verletzung der verkehrserforderlichen Sorgfalt in besonders schwerem Maße, so z.B. das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 100 % (OLG München DAR 1983, 78); Einfahren in eine Kreuzung bei Rotlicht (BGH v. 8.7.1992 – IV ZR 223/91, MDR 1992, 945 = NJW 1992, 2418); Überfahren eines Stoppschildes (OLG Zweibrücken v. 12.7.1991 – 1 U 30/91, VersR 1993, 218; a.A. OLG Hamm v. 16.10.1992 – 20 U 125/92, VersR 1993, 826); längeres Zurücksehen oder Telefonieren bei hohen Geschwindigkeiten (OLG Köln v. 25.11.1982 – 5 U 102/82, VersR 1983, 575; OLG Koblenz v. 14.5.1998 – 5 U 1639/97, MDR 1999, 481 = VersR 1999, 503; BAG v. 12.11.1998 – 8 AZR 221/97, NJW 1999, 966 [Rotlichtverstoß infolge Benutzens eines Mobilfunktelefons]).

Verstöße im Straßenverkehr, die diese Qualifikation haben, können daher durchaus auch dann die Betriebsgefahr des gegnerischen unfallbeteiligten Fahrzeugs völlig zurücktreten lassen, wenn auch der andere Fahrer (allerdings mit geringerem Grad) schuldhaft gehandelt und gegen Vorschriften der StVO (z.B. geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung) verstoßen hat. Auch kann z.B. derjenige, der einen Auffahrunfall billigend in Kauf nimmt, indem er durch starkes Bremsen Nachfolgende „disziplinieren“ will, allein haften (LG Mönchengladbach DAR 2002, 319).

III. Quotenbildung: „Kunst“ oder „Bauchentscheidung“?

Die erste Überlegung, die bei der vorzunehmenden Haftungsabwägung also stets zu treffen ist, gilt der Frage, ob ein 100 %-Fall vorliegen kann. Dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn einerseits gegen Garantiepflichten oder Kardinalspflichten verstoßen wurde, andererseits aber keine Umstände festgestellt werden konnten, die die Ausgangsbetriebsgefahr erhöht haben. In diesen Fällen ist es gerechtfertigt, die Ausgangsbetriebsgefahr vollständig zurück treten zu lassen. Wer also z.B. aus einem Grund-

stück herausfährt und unter Missachtung der äußersten Sorgfalt des § 10 StVO mit einem Kfz des fließenden Verkehrs zusammenstößt, der haftet allein (wenn nicht noch andere Umstände, z.B. überhöhte Geschwindigkeit des Bevorrechtigten gegeben sind).

Liegt ein solcher 100 %-Fall nicht vor, ist in der weiteren Näherung zu entscheiden, ob Gleichwertigkeit der einzelnen so gebildeten Verursachungsbeiträge vorliegt oder ob die Verursachung der einen Seite überwiegt. Eine Gleichwertigkeit kann z.B. gegeben sein bei einer Verletzung der Wartepflicht (§ 8 Abs. 2 StVO) einerseits und einer sehr deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitung des Vorfahrtsberechtigten andererseits oder eben bei den typischen Linksabbieger-Überholer-Unfällen.

Überwiegt die Haftung einer Partei, ist zu fragen, wie gravierend dies einzuschätzen ist. Da die einzelnen Verursachungsbeiträge miteinander in Beziehung zu setzen sind, liegt die Überlegung nahe, danach zu differenzieren, ob doppelt, dreifach oder vierfach höher gehaftet werden soll. Eine weitere Unterscheidung ist nicht sinnvoll und kaum nachvollziehbar zu begründen. Eine doppelte Haftung (Verhältnis 2:1) ergibt eine Quote von 66,66:33,33 bzw. 2/3:1/3. Eine dreifache Haftung (Verhältnis 3:1) ergibt 75:25 und schon die vierfache Haftung (Verhältnis 4:1) ergibt eine Quote von 80:20 und damit eine Haftungsverteilung, die bei einigen Gerichten schematisch als „Betriebsgefahrhaftung“ angesetzt wird.

Können weder Verstöße gegen Vorschriften der StVO festgestellt werden und liegen auch sonst keine Gefahr erhöhenden Umstände vor, so kommt wegen Unaufklärbarkeit des Unfallhergangs auch hier eine Haftung von 50:50 in Betracht. Zwar ist jede Haftungsabwägung vom Einzelfall bestimmt. Dies darf jedoch nicht dazu führen, unverständliche Quoten zu bilden. Zu oft hat es den Anschein, dass eine „Bauchentscheidung“ des Gerichtes vorliegt, die irgendwie begründet wird. Eine nachvollziehbare Haftungsabwägung muss sich aber mit den vier Stufen im Einzelnen auseinandersetzen und auch deren unterschiedliche Wichtung beachten. Dabei ist die differenzierte Pflichtenlage der StVO von besonderer Bedeutung.