

# Die Relation im Verkehrsunfallprozeß (Teil II)

Vorsitzender Richter am Landgericht Manfred Knemeyer, Münster

## II) Schutzbereich der halben Vorfahrt

**Problemstellung:** A nähert sich einer schwer einsehbaren Kreuzung, an der die Vorfahrt nicht durch Verkehrszeichen geregelt ist. Von rechts nähert sich der ihm gegenüber bevorrechtigte B mit 50 km/h. Diese Geschwindigkeit ist zu hoch, um einem etwaigen Dritten, der gegenüber B bevorrechtigt ist, die Vorfahrt gewähren zu können. A und B stoßen zusammen, obwohl A sofort gebremst hat, als B in sein Sichtfeld fuhr. Wäre B mit einer Geschwindigkeit gefahren, die es ihm gestattet hätte, seinerseits einem etwaigen von rechts kommenden Dritten die Vorfahrt zu gewähren, hätte A den Unfall vermieden, weil B für das Durchfahren der für A einsehbaren Strecken so viel Zeit benötigt hätte, daß A die Kreuzung ungebremst hätte überqueren können. Trifft den B ein Mitschuldener?

Bei der hier gegebenen „halben Vorfahrt“ geht die Rechtsprechung einen anderen Weg als bei dem Rechtsfahrgebot. Das Gebot, an eine schwer einsehbare Kreuzung, die nicht durch Verkehrszeichen geregelt ist, nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren, diene auch dem Schutz des Wartepflichtigen (BGH VersR 1977, 917). Derjenige, der sich einer Kreuzung nähert, habe zwar das Vorrecht gegenüber dem von links Kommenden, andererseits müsse er einem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer Vorfahrt gewähren. Um die Vorfahrt gegenüber einem von rechts kommenden Fahrzeug beachten zu können, müsse er entsprechend langsam an die Kreuzung heranzufahren. Hier nimmt der BGH an, daß die Verpflichtung des Bevorrechtigten, seine Fahrgeschwindigkeit insoweit zu verringern, daß er einen ihm gegenüber bevorrechtigten Fahrzeugführer vorbeifahren lassen kann, auch Auswirkungen auf sein Verhältnis zum Wartepflichtigen hat. Er verstoße andernfalls gegen die an einer unübersichtlichen Stelle zulässige Geschwindigkeit nach § 3 StVO. Diese Vorschrift verfolge ganz allgemein den Zweck, Zusammenstöße an gefährlichen und unübersichtlichen Straßenstellen, wie Kreuzungen ohne ausreichende Sicht, zu verhindern und diene damit auch dem Schutz des Wartepflichtigen, jeweils von links kommenden Verkehrsteilnehmers. Zwar brauche der Bevorrechtigte den

von links Kommenden nicht zu beobachten, könne sein Augenmerk bei der Annäherung an die Kreuzung vielmehr allein auf den ihm gegenüber bevorrechtigten Verkehr von rechts richten. Andererseits könne der von links kommende Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen, daß sich der von rechts Kommende gegenüber dessen bevorrechtigtem Verkehr verkehrsgerecht verhalte und mit mäßiger Geschwindigkeit fahre. Deshalb könne ihm auch nicht der Einwand versagt werden, der ihm gegenüber Vorfahrtberechtigte habe den Kreuzungszusammenstoß durch überhöhte Geschwindigkeit mitverschuldet (BGH VersR 1977, 917, 918).

## (III) Weitere Beispiele:

Das Abstandsgebot des § 4 StVO bezwecke nicht nur, Auffahrunfälle zu verhindern, sondern auch, dem Fahrer die Übersicht über die Fahrbahn zu verbessern, um auf plötzlich auftauchende Gefahren reagieren zu können. Es dient damit auch dem Schutz von Fußgängern auf der Fahrbahn (OLG München, NJW 1968, 653).

Das Überholverbot des § 5 StVO dient nicht nur dem Gegenverkehr, sondern auch dem Nachfolgeverkehr. Geschützt ist daher auch derjenige, der selbst verbotswidrig überholt (BGH VersR 1968, 578).

Zu (C): Die Pflichtverletzung ist *kausal*, wenn der Unfall bei verkehrsgerechtem Verhalten vermieden worden wäre. Für eine solche Feststellung hat eine Vermeidbarkeitsbetrachtung zu erfolgen. Diese ist in folgenden Schritten vorzunehmen:

Zu (I): Zunächst ist der Zeitpunkt der konkreten *kritischen Verkehrslage* festzustellen. Damit ist der Zeitpunkt der Erkennbarkeit der Gefahr gemeint. Maßgeblich ist der *Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung*, also der Zeitpunkt, „in dem der Kraftfahrer verpflichtet gewesen wäre, Maßnahmen zur Abwendung der den Unfall unmittelbar herbeiführenden Gefahr zu treffen“ (BGH VRS 24, 124).

**Beispiel:** A und B nähern sich außerorts in freier ebener Landschaft einer Kreuzung, bei der die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt ist. A nähert sich der Kreuzung auf der bevorrechtig-

ten Straße mit 50 km/h. B nähert sich der Kreuzung auf der untergeordneten Straße mit 100 km/h. Beide Fahrzeuge stoßen zusammen. Daß der Unfall von B fahrlässig verursacht ist, steht außer Frage (Anscheinsbeweis). Der Unfall kann aber auch von A fahrlässig verursacht sein. A konnte zwar zunächst darauf vertrauen, daß B seiner Wartepflicht genügen würde. Zumindest von dem Zeitpunkt an, in dem erkennbar wurde, daß für B ein normaler Bremsvorgang nicht mehr ausreichen würde, vor der Kreuzung anzuhalten, war für A erhöhte Aufmerksamkeit geboten. Spätestens von dem Zeitpunkt an, in dem B nur noch mit einer sehr starken Bremsung hätte anhalten können, durfte A nicht mehr auf verkehrsgerechtes Verhalten des B vertrauen. Zu diesem Zeitpunkt war die konkrete kritische Verkehrslage gegeben, in der von A eine Maßnahme zur Gefahrenabwendung (§ 1 Abs. 2 StVO) zu verlangen war.

Zu II): Weiter ist zu fragen, welches Verhalten in bzw. ab der kritischen Verkehrssituation *verkehrsgerecht* gewesen wäre. Im vorgenannten Beispiel ist das eine sofortige Bremsung.

Zu III): Letztlich ist zu fragen, ob der Verkehrsunfall bei verkehrsgerechtem Verhalten *vermieden* worden wäre. Es ist nach dem hypothetischen Verkehrsgeschehen zu fragen, das sich bei Ersetzung des pflichtwidrigen Verhaltens durch das verkehrsgerechte Verhalten ergibt. Ansonsten darf an der konkreten Situation nichts geändert werden (BGH VRS 54, 436). Es ist also zu fragen, ob der Unfall vermieden worden wäre, wenn A bei Erkennbarkeit der Gefahr mit einer Bremsung reagiert hätte. Zu fragen ist nach der räumlichen Vermeidbarkeit (wäre A noch vor der Kollisionsstelle zum Halten gekommen?) oder zeitlichen Vermeidbarkeit (wäre A bei sofortiger Einleitung einer Bremsung zeitlich erst an der Kollisionsstelle angelangt, als B sie bereits passiert hatte?).

Der Schwerpunkt der Vermeidbarkeitsbetrachtung liegt in der Regel in der Beweisstation. Für die Schlüssigkeit der Klage muß der Kläger Umstände behaupten, deren Wertung eine Pflichtwidrigkeit ergibt. Die Ursächlichkeit ist dann in der Regel zumindest stillschweigend mitbehauptet.

Zu (D): Erst wenn zu dem objektiven Pflichtverstoß die *Verletzung der inneren Sorgfalt* hinzutritt, kann dem Schädiger sein Verhalten als Verschulden vorgeworfen werden. Die innere Sorgfalt ist verletzt, wenn der Schädiger hätte erkennen können oder müssen, daß es infolge seines objektiven Pflichtverstoßes zur Tatbestandsverwirklichung kommen konnte und wenn er dies hätte vermeiden können oder müssen. Auch wenn es beim Verschulden um einen persönlichen Vorwurf geht, so ist doch bei der Prüfung der Erkennbar- und Vermeidbarkeit nicht auf persönliche Fähigkeiten abzustellen, sondern ein objektiver Maßstab anzulegen, der sich danach richtet, was von einem durchschnittlichen Anforderungen entsprechenden Angehörigen des jeweiligen Verkehrskreises in der jeweiligen Situation erwartet werden kann (*MünchKomm-Hanau*, Bürgerliches Gesetzbuch, 2. Aufl., § 276 Rdnr. 78). Im Verkehrshauptpflichtrecht ist danach auf einen besonnenen gewissenhaften Verkehrsteilnehmer abzustellen (BGH VersR 1968, 395). Dabei bestimmt dieser objektiv-typisierte Fahrlässigkeitsmaßstab nur Mindestanforderungen. Wer persönliche Kenntnisse (im Straßenverkehr kann u. a. Ortskenntnis von Bedeutung sein) und Fähigkeiten (z. B. als erfahrener Berufskraftfahrer) besitzt, die über den zu fordernden Standard hinausgehen, muß diese auch einsetzen (BGH NJW 1987, 1479).

Zu beachten ist, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in den Fällen, in denen die StVO vorschreibt, daß eine Gefährdung anderer ausgeschlossen sein muß (§§ 2 Abs. 3 a, 3 Abs. 2 a, 5, 7 Abs. 5, 9, 10, 14, 20 Abs. 1 StVO), nur beachtet ist, wenn ein Höchstmaß an Sorgfalt angewandt worden ist (*Jagusch-Hentschel*, a. a. O., Einleitung, Rdnr. 150).

Wegen des im Zivilrecht geltenden objektiven Sorgfaltsmaßstabes kann aufgrund eines objektiven Pflichtverstoßes zumeist auch auf eine Verletzung der inneren Sorgfalt geschlossen werden (BGH VersR 1968, 766; *Greger*, a. a. O., § 16, Rdnr. 47). Ergeben sich keine Besonderheiten, kann in der Relation, nachdem zu (C) die Kausalität der Pflichtverletzung begründet worden ist, ohne nähere Begründung ausgeführt werden, daß der Unfall von einem besonnenen gewissenhaften Kraftfahrer hätte vorhergesehen und vermieden werden können.

#### β) identische Quote

Der Anspruch aus § 823 BGB kann zu keiner anderen Quote führen als ein Anspruch aus § 7

und § 18 StVG, denn auch insoweit greift § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG als Haftungsminderungsnorm ein. § 17 StVG schließt als Spezialvorschrift § 254 BGB aus (im Ergebnis würde sich aber auch bei einer Abwägung über § 254 BGB, bei der neben dem Verschulden auch die Verursachung und damit auch die Betriebsgefahr zu berücksichtigen ist, nichts ändern). Man kann sich merken: *Wenn auf der Seite des Schädigers und des Geschädigten eine Unfallbeteiligung als Halter oder Führer eines Kraftfahrzeugs gegeben ist, richtet sich die Quote nach § 17 StVG, nicht nach § 254 BGB oder § 9 StVG.*

#### γ) Umfang des zu ersetzenden Schadens

Der Umfang des zu ersetzenden Schadens bestimmt sich nach §§ 249 ff. BGB. Die §§ 842 ff. BGB enthalten – ähnlich wie §§ 10, 11 StVG – für Personenschäden ergänzende und konkurrierende Sondervorschriften (*Staudinger-Boujong*, a. a. O., § 842 Rdnr. 1). Die Vorschriften unterscheiden sich – abgesehen von § 847 BGB – kaum von §§ 10 und 11 StVG und stellen weitgehend nur klar, was sich aus § 249 BGB ergibt. Besondere Bedeutung kommt § 847 BGB zu, wonach ausnahmsweise immaterieller Schaden zu ersetzen ist. Die Vorschrift hat keine Parallele im StVG, so daß Schmerzensgeld nur bei einer unerlaubten Handlung i. S. des BGB (z. B. §§ 823, 829, 831, 833, 839 i. V. m. Art. 34 GG) geschuldet wird. Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist zwar ein prozessual selbständiger Anspruch, jedoch ist § 847 BGB – ebenso wie § 249 BGB – kein selbständiger Haftungstatbestand und darf daher nur zusammen mit der Anspruchsgrundlage, z. B. § 823 oder § 831 BGB, zitiert werden. Über die Höhe des Schmerzensgeldes entscheidet das Gericht nach freiem Ermessen, wobei in der Klägerstation allein vom Sachenvortrag des Klägers auszugehen und die Bindungswirkung der genannten Größenordnung (Überschreitung um mehr als 20 % verstößt nach h. M. gegen § 308 Abs. 1 ZPO) zu beachten ist. Bei der Bemessung ist zu berücksichtigen, daß es sich um einen Schadensersatzanspruch besonderer Art mit Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion handelt (BGHZ 18, 149). Es sind alle in Betracht kommenden Umstände des Einzelfalles (z. B. Ausmaß der Verletzungen, Grad des Verschuldens, wirtschaftliche Verhältnisse, verwandtschaftliche Beziehungen) zu berücksichtigen (BGH VersR 1967, 286).

Bei Berücksichtigung einer Mithaftungsquote des Verletzten ist nicht – wie bei der Berechnung des materiellen Schadensersatzes – ein angemessenes Schmerzensgeld auf Grundlage einer vollen Haftung festzustellen und dann die Mithaftungsquote abzuziehen, vielmehr ist, da die Mitverursachung nur einer von mehreren Bemessungsumständen ist, von vornherein das Schmerzensgeld unter Berücksichtigung der Mithaftung zu bemessen. Hilfreich ist es, sich bei der Bemessung des Schmerzensgeldes an Schmerzensgeldtabellen (z. B. ADAC-Handbuch, *Hacks-Ring-Böhm*, Schmerzensgeldbeträge; Beispiele bei *Geigel-Kolb*, a. a. O., Kap. 7 Rdnr. 47) zu orientieren. Dabei sollten die zu vergleichenden Entscheidungen sorgfältig darauf untersucht werden, ob und in welchem Umfang die verwendeten Bemessungskriterien übereinstimmen.

#### dd) Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB

Neben § 823 Abs. 1 BGB ist auch § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. einem Schutzgesetz zu prüfen. § 823 Abs. 2 BGB setzt nicht die Verletzung eines der in § 823 Abs. 1 BGB genannten Rechtsgüter voraus und erfaßt daher auch reine Vermögensschäden. Zudem braucht sich das Verschulden nur auf die Verletzung des Schutzgesetzes, nicht auf die Verletzung des Rechtsguts zu beziehen. Auch ist die Voraussetzbarkeit der Schäden nicht erforderlich (*Greger*, a. a. O., § 16 Rdnr. 57). Als Schutzgesetz kommen insbesondere die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung in Betracht. Dabei ist die Haftungsbegrenzung durch den Schutzzweck der Norm zu beachten.

#### b) Anspruch gegen die Haftpflichtversicherung

Nach § 3 Nr. 1 PflVersG hat der geschädigte Dritte einen Direktanspruch gegen den Versicherer im Rahmen dessen Leistungspflicht. Der Anspruch ist also durch die Höhe des Ersatzanspruches und die Höhe der Versicherungssumme (§ 10 Abs. 6 AKB) begrenzt. Der klagende Dritte hat für den Direktanspruch die Darlegungslast. Dazu gehört die Behauptung, daß der Versicherer zum mindesten im Verhältnis zum Kläger für den Schaden deckungspflichtig ist (*Stiefel-Hofmann*, Kraftfahrversicherung, 14. Aufl., § 10 AKB, Rdnr. 12). Der Versicherer haftet gemäß § 3 Nr. 1 PflVersG als Gesamtschuldner neben dem Versicherungsnehmer bzw. Versicherten.

**4. Unfall, bei dem Halter und Fahrer nach dem Klägervorbringen personenverschieden sind.**

**a) Klage gegen den Fahrer**

Wird neben dem Halter ein von diesem personenverschiedener Fahrer in Anspruch genommen (was in der Regel schon deshalb geschieht, weil man ihn als Zeugen ausschließen will), so stellt sich die Aufbaufrage, ob erst Ansprüche gegen den Halter oder erst Ansprüche gegen den Fahrer geprüft werden sollen. Wer der überwiegenden Auffassung folgt, daß mit der Prüfung von StVG-Vorschriften begonnen werden soll bzw. sogar eine Beschränkung auf die Prüfung von StVG-Vorschriften möglich sei, sollte mit der Prüfung von Ansprüchen gegen den Halter beginnen. Wer jedoch vorrangig mit Verschuldenshaftung beginnen will, muß mit Ansprüchen gegen den Fahrer anfangen. Eine zwingende Reihenfolge gibt es nicht.

**aa) Ansprüche aus § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG**

§ 18 Abs. 1 StVG normiert eine Haftung für *vermutetes Verschulden*. Der Anspruchsgegner hat die Darlegungslast dafür, daß ihn kein Verschulden trifft, § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG. Der Kläger braucht daher wie bei § 7 StVG zum Verschulden nichts darzulegen. Wenn ein Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG schlüssig ist, ist es zugleich auch ein solcher aus § 18 Abs. 1 StVG, wenn der Beklagte Fahrzeugführer ist, es sei denn, der Kläger trägt selbst Tatsachen vor, aus denen sich ergibt, daß den Beklagten kein Verschulden trifft. Da bei Ansprüchen aus § 18 Abs. 1 StVG über § 18 Abs. 3 ebenfalls § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG als Haftungsminderungsnorm eingreift, ist, sofern der Unfall nicht auf einem für den Kläger unabwendbaren Ereignis beruht, ein Verschulden des Beklagten für die Abwägung als ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand bzw. sonstiger Umstand i.S. des § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG zu berücksichtigen. Insoweit obliegt die Darlegungslast dem Kläger, ohne daß ihm die Beweislastumkehr des § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG zugute kommt. Deshalb muß, falls der Kläger nicht die Voraussetzungen eines für ihn unabwendbaren Ereignisses vorträgt, auch bei einem Anspruch aus § 18 StVG bereits in der Klägerstation ein Verschulden des Fahrers geprüft werden.

**bb) Ansprüche aus § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG**

Der Fahrer haftet unter den Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Satz 1, 1. Hs. StVG (Schwarz-

fahrt) anstelle des Halters, wenn den Halter an der Schwarzfahrt kein Verschulden trifft, sonst haftet er neben ihm. Den Einwand einer Schwarzfahrt muß der in Anspruch genommene Halter darlegen, wenn er seiner Halterhaftung entgehen will. Nimmt der Geschädigte jedoch den Schwarzfahrer aus § 7 StVG in Anspruch, was im Hinblick auf eine sonst gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG mögliche Entlastung sinnvoll sein kann, hat er die Darlegungslast für das Vorliegen einer Schwarzfahrt.

**cc) weitere Anspruchsgrundlagen**

Als weitere Anspruchsgrundlagen sind neben § 18 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 und Abs. 2 sowie § 839 BGB zu prüfen. Falls es zu einer Quote kommt, ist diese bei allen Anspruchsgrundlagen identisch, da – über § 18 Abs. 3 StVG – jeweils § 17 StVG gilt, und zwar auch für Ansprüche aus § 823 oder § 839 BGB. Bezüglich § 839 BGB ist zu beachten, daß eine persönliche Haftung des Beamten ausscheidet, wenn er den Unfall bei hoheitlicher Dienstfahrt verursacht hat, Art. 34 GG.

**b) Klage gegen den Halter**

**aa) Anspruchsgrundlagen**

Auch hier sind als Anspruchsgrundlagen wieder § 7 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 und 2 BGB zu prüfen. Zusätzlich kommt jetzt die Prüfung des § 831 BGB in Betracht.

**bb) § 831 BGB**

Tatbestandsvoraussetzung des § 831 Satz 1 BGB ist die widerrechtliche Deliktsverwirklichung eines Verrichtungsgehilfen des Anspruchsgegners in Ausführung der Verrichtung. Nach der Rechtsprechung hat der Geschädigte die Verletzungshandlung des Verrichtungsgehilfen und ihre Folgen darzulegen. Die *Widerrechtlichkeit* der Handlung wird *indiziert*. Dieser Ansatz führt dazu, daß über § 831 BGB ein Anspruch auch dann gegeben sein kann, wenn sich im Ergebnis nicht aufklären läßt, ob der Verrichtungsgehilfe sich sachwidrig verhalten hat (BGB-RGRK-Steffen, 12. Aufl., § 831 Rdnr. 28). Deshalb wird vielfach im Schrifttum gefordert, auch bei § 831 BGB müsse der Verletzte wenigstens nachweisen, daß dem Verrichtungsgehilfen ein objektiver, wenn auch nicht verschuldeter, Fehler (Verkehrswidrigkeit) zur Last falle (Literaturnachweis siehe Weber, DAR 1989, 190 Fn39). In der *Klägerstation*

braucht diese Frage noch nicht geklärt zu werden, wenn der Klägervortrag eine Verkehrswidrigkeit des Verrichtungsgehilfen ergibt, was regelmäßig der Fall ist und sich bei entsprechendem Aufbau bereits aus den Ausführungen zu § 18 StVG ergeben kann, so daß es sich dann empfiehlt, darauf zu verweisen.

**cc) grundsätzlich identische Quoten**

So wie bei der Prüfung gegen den Halter sämtliche Anspruchsgrundlagen zur selben Quote führen, führen auch die Ansprüche gegen Halter und Fahrer zumindest in der Regel zur selben Quote. Das liegt daran, daß sich der in Anspruch genommene Fahrer die mitwirkende Betriebsgefahr und der in Anspruch genommene Halter grundsätzlich die Fahrweise des Fahrzeugführers anrechnen lassen muß. Für den in Anspruch genommenen Fahrer ist das einleuchtend. Für ihn gilt § 17 über § 18 Abs. 3 StVG. Die Betriebsgefahr wirkt sich gerade in seinem Verursachungsbeitrag aus. Daß sich der in Anspruch genommene Halter die objektive Fahrweise des Fahrers anrechnen lassen muß, ergibt sich daraus, daß sich diese von der Betriebsgefahr nicht trennen läßt und gefährliche Fahrweisen die Betriebsgefahr erhöhen.

**dd) Verschulden des Fahrzeugführers als Betriebsgefahrerhöhung zu Lasten des Halters?**

Wie bereits erwähnt, erhöht das Verschulden des Fahrers nach überwiegender Meinung die Betriebsgefahr. Diese Annahme bedarf der Überprüfung, wenn Halter und Fahrer personenverschieden sind, da die Zurechnung fremden Verschuldens grundsätzlich einer Zurechnungsnorm (z.B. § 278 BGB) bedarf. Überwiegend wird angenommen, Fahrer und Halter seien aus *Rechtsgründen zu einer Haftungseinheit* verbunden (z.B. BGH NJW 1983, 623; Soergel-Mertens, a.a.O., § 254 Rdnr. 128; Steffen, DAR 1990, 43). Nach BGHZ 12, 124 soll § 17 StVG die rechtliche Grundlage dafür sein, daß das Verschulden des Fahrers als ein die allgemeine Betriebsgefahr erhöhender Umstand anzusehen sei, denn die Ersatzpflicht hänge von den Umständen, zu denen auch ein den Verkehrserfordernissen nicht entsprechendes Verhalten des Fahrzeugführers gehöre, ab. Es steht außer Frage, daß die *objektiv-fehlerhafte Fahrweise* des Fahrzeugführers die konkrete Betriebsgefahr erhöhen kann (BGH VersR 1964, 1173). Schon der objektive Verstoß gegen Vorschriften der StVO, durch die

gerade Unfälle verhütet werden sollen, läßt den konkreten Verkehrsvorgang in gesteigerter Weise gefährlich werden. Hierfür hat der Halter unabhängig davon einzustehen, ob er oder ein Dritter gefahren ist. Ebenso ist zu Lasten des Fahrers im Rahmen der Abwägung nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 StVG die Betriebsgefahr zu berücksichtigen. Sie geht in dessen schuldhaftem Beitrag auf, denn dem Fahrer wird gerade vorgeworfen, eine von dem Kfz ausgehende Gefahr nicht beherrscht zu haben. Zweifelhaft ist aber, ob auch das *persönliche* Ausmaß der Schuld des Fahrers neben der objektiven Fehlerhaftigkeit der Fahrweise ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand ist oder als ein sonstiger Umstand im Rahmen des § 17 StVG nur zugerechnet werden kann, wenn er von dem an der Abwägung Beteiligten selbst verwirklicht worden ist oder dieser aufgrund einer Zurechnungsnorm dafür einzustehen hat. Soweit Fehlverhalten die Betriebsgefahr erhöht, dürfte es sich immer nur um das Fehlverhalten als solches handeln, nicht um das Verschulden.

*Beispiele:* Wird jemand bewußtlos und „steuert“ er dadurch auf die Gegenfahrbahn, ist die Betriebsgefahr des Fahrzeugs dadurch erheblich erhöht. Steuert hingegen jemand *vorsätzlich* auf die Gegenfahrbahn, ist die Betriebsgefahr keinesfalls größer. Sie dürfte sogar geringer sein, denn dieser Fahrer kann in einer gefährlichen Situation möglicherweise noch Gegenmaßnahmen ergreifen.

Auch wenn Fahrer und Halter identische Verursachungsfaktoren setzen, kann doch eine isolierte Beurteilung der (evtl. durch objektives Fehlverhalten erhöhten) Betriebsgefahr und des persönlichen Verschuldens des Fahrers erfolgen (Reinelt, JR 1971, 177). Rechtlich haftet der Halter als solcher nur für Betriebsgefahr und ihm zurechenbare Umstände, der Fahrer für schuldhafte Verursachung, in der die Betriebsgefahr enthalten ist. Soweit beide identische Verursachungsbeiträge setzen, dürfte entgegen der h. M. daher keine rechtliche, sondern nur eine *tatsächliche Haftungseinheit* gegeben sein.

Fraglich ist, wie der Halter bei Annahme einer tatsächlichen Haftungseinheit mit dem Fahrer haftet: Nach der Rechtsprechung des BGH, die eine tatsächliche Haftungseinheit annimmt, wenn sich die Verhaltensweisen mehrerer in einem einheitlichen Verursachungsbeitrag ausgewirkt haben (BGH NJW 1978, 23, 92; NJW 1983, 624), ist insoweit eine Einzelabwägung

vorzunehmen, die sich nach dem einheitlich zu wertenden Beitrag der Haftungseinheit richtet (BGH NJW 1983, 624). Damit muß sich derjenige, der nur einen geringeren Beitrag in der Haftungseinheit geleistet hat, im Außenverhältnis den höheren Beitrag des anderen zurechnen lassen. Da es – anders als in den Fällen der rechtlichen Haftungseinheit – an einer gesetzlichen Grundlage für die gemeinsame Haftung in Höhe der jeweils höchsten Einzelquote fehlt (Soergel-Mertens, a.a.O., § 254 Rdnr. 128), dürfte diese Lösung nicht dem Gesetz entsprechen. Wenn es deshalb auch nicht nötig ist, die Lehre von der tatsächlichen Haftungseinheit ganz abzulehnen, so erscheint es doch angemessen, eine *vermittelnde Lösung* zu vertreten und Halter und Fahrer grundsätzlich als Mitglieder einer tatsächlichen Haftungseinheit mit gleicher Quote entsprechend den auf die Haftungseinheit entfallenden *Verursachungsbeiträgen* gesamtschuldnerisch haften zu lassen, jedoch bei rein *persönlichem Verschulden* des Fahrers, welches sich nicht auf die Betriebsgefahr auswirkt, insoweit unterschiedliche Quoten zu bilden (vgl. Palandt-Heinrichs, a.a.O., § 254 Rdnr. 58), es sei denn, das Verschulden des Fahrers ist dem geschädigten Halter rechtlich zuzurechnen und deshalb als weiterer Umstand i. S. des § 17 Abs. 1 StVG bei der Abwägung zu berücksichtigen. Insoweit ist eine *analoge Anwendung des § 9 StVG* zu erwägen. Eine direkte Anwendung scheidet aus, weil die Vorschrift den Geschädigten betrifft, der nicht der Haftung nach dem StVG unterliegt. Dabei kann eine analoge Anwendung nur zu einer Anspruchskürzung führen, nicht zu einer Erhöhung der von dem Schädiger zu tragenden Quote. Schließlich scheidet eine analoge Anwendung – dem direkten Anwendungsbereich der Vorschrift entsprechend – aus, wenn der Anspruchsgegner auch aus BGB-Vorschriften haftet.

Welche Konsequenzen sich ergeben können, wenn man differenziert und nur das objektive Fehlverhalten als gefahrerhöhend ansieht, nicht das Verschulden, soll an folgendem *Beispiel* gezeigt werden.

Fahrer F fährt mit dem Kfz des H nachts in einem Wohngebiet mit 30 km/h-Zone in eine Kreuzung ein, bei der „rechts vor links“ gilt. Von rechts kommt D mit seinem Kfz und stößt mit F zusammen. F ist in die Kreuzung eingefahren (gerutscht), weil er unerwartet auf Glatteis geriet (Ein Dritter hatte bei trockener kalter Witterung nachts Wasser auf die Fahrbahn ge-

spritzt). Der bevorrechtigte D, der erkennt, daß F rutscht, kann nur deshalb nicht mehr rechtzeitig anhalten, weil er statt mit erlaubten 30 km/h mit 40 km/h fährt. Es läßt sich nicht feststellen, daß auch ein besonders umsichtiger Fahrer („Idealfahrer i. S. des § 7 Abs. 2 StVG) das Glatteis nicht hätte rechtzeitig bemerken können. Andererseits ist nicht feststellbar, daß F auch bei Beachtung der verkehrserforderlichen Sorgfalt das Glatteis hätte rechtzeitig bemerken müssen.

Hier hat der schuldlos handelnde F objektiv gegen § 8 StVO verstoßen. Deshalb ist die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs erhöht. H muß sich das Einfahren in die Kreuzung trotz Wartepflicht als Betriebsgefahrhöhung zurechnen lassen. Den D trifft eine schuldhafte Mitverursachung, die er sich als „Umstand“ i. S. des § 17 Abs. 1 StVG neben der Betriebsgefahr anrechnen lassen muß (vertretbare Quote:  $\frac{2}{3}$  zu  $\frac{1}{3}$  zu Lasten des H).

*Abwandlung:* F weiß, daß vor der Kreuzung Glatteis ist. Er fährt gleichwohl mit 30 km/h auf die Kreuzung zu, weil er hofft, daß von rechts schon keiner kommen werde.

Wenn F von D in Anspruch genommen wird, muß er sich bei der Abwägung nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 StVG die Betriebsgefahr und das eigene Verschulden anrechnen lassen. Hier wirkt sich aus, daß bei ihm zu der ohnehin erhöhten Betriebsgefahr des wartepflichtigen Fahrzeugs grobe Fahrflässigkeit hinzutritt. (Hier wäre eine Quote 100 zu 0 zu Lasten des F vertretbar). Wenn H von D in Anspruch genommen wird, kommt man zur selben Quote, wenn man das Verschulden des Fahrers als einen die Betriebsgefahr erhöhenden Umstand ansieht oder eine Zurechnung über eine Haftungseinheit vornimmt. Nach der hier vertretenen Lösung ist H auch im abgewandelten Fall mit keiner höheren Quote zu belegen als im Ausgangsfall.

### c) Klage gegen die Anstellungskörperschaft bei Dienstfahrten

#### aa) Anspruchsgrundlagen

Verursacht ein Beamter bei einer Dienstfahrt einen Unfall, kann die Anstellungskörperschaft neben § 7 StVG nach §§ 89, 30, 31 oder 831 BGB haften, wenn die Dienstfahrt im privatrechtlichen Geschäftskreis der Anstellungskörperschaft erfolgt, hingegen kommt eine Haftung nach § 839 BGB oder 18 StVG i. V. m. Art. 34

GG in B  
Fahrt in  
hat. Der  
eine Fal  
reich ha  
sen, wer  
ben wän

bb) Vor  
Am  
BG

a) Bear  
Währen  
amtenre  
(BGHZ  
cher Tä  
zeugfüh  
Amtshai  
Kraftfah  
freiwillig  
fen.

ß) Verli  
best

Der Bei  
bestehe  
Benverk  
Vorschr  
Verkehr  
Vorschr  
1985, 6

γ) Vers  
Die sch  
Beamte  
Böhme,

δ) Sub  
Grunds  
verletzt  
er kein  
§ 839 A  
Teilnah  
schädig  
tungsre  
kehrste  
weitige  
(BGHZ  
e) Aus  
An die  
Haftung

GG in Betracht, wenn sich der Unfall bei einer Fahrt in *Ausübung öffentlicher Gewalt* ereignet hat. Der Kläger muß darlegen, ob es sich um eine Fahrt im privaten oder hoheitlichen Bereich handelte, kann dies allerdings offen lassen, wenn in beiden Fällen ein Anspruch gegeben wäre.

#### bb) Voraussetzungen des Amtshaftungsanspruchs gemäß § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG

##### α) Beamteneigenschaft des Fahrers

Während bei privatrechtlicher Tätigkeit der beamtenrechtliche Beamtenbegriff maßgebend ist (BGHZ 42, 176), kommt es im Bereich hoheitlicher Tätigkeit allein darauf an, ob dem Fahrzeugführer öffentliche Gewalt anvertraut ist. Amtshaftung kann daher auch für angestellte Kraftfahrer einer Behörde oder Angehörige der freiwilligen Feuerwehr (BGHZ 20, 290) eingreifen.

##### β) Verletzung einer dem Kläger gegenüber bestehenden Amtspflicht

Der Beamte muß eine dem Kläger gegenüber bestehende Amtspflicht verletzt haben. Im Straßenverkehr hat der Beamte die Amtspflicht, die Vorschriften der StVO gegenüber denjenigen Verkehrsteilnehmern zu achten, die durch die Vorschrift geschützt werden sollen (BGH VersR 1985, 637).

##### γ) Verschulden

Die schuldhaftige Unfallverursachung durch den Beamten ist vom Kläger darzulegen (Becker-Böhme, a.a.O., Rdnr. 270).

##### δ) Subsidiarität

Grundsätzlich ist bei fahrlässiger Amtspflichtverletzung vom Geschädigten darzulegen, daß er keine anderweitige Ersatzmöglichkeit hat, § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. Für den Bereich der Teilnahme am Straßenverkehr kann der Geschädigte wegen des Grundsatzes der haftungsrechtlichen Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer jedoch nicht auf eine anderweitige Ersatzmöglichkeit verwiesen werden (BGHZ 68, 217; VersR 1979, 547).

##### ε) Ausübung eines öffentlichen Amtes

An die Stelle der Haftung des Beamten tritt die Haftung der Körperschaft, wenn der Beamte in

Ausübung eines öffentlichen Amtes gehandelt hat. Bei Verkehrsunfällen stellt sich insoweit die Frage, ob ein enger Zusammenhang zwischen Fahrt und hoheitlicher Betätigung bestand (BGH VersR 1979, 225). Das kann auch bei Benutzung des privateigenen Kraftfahrzeugs des Beamten der Fall sein.

#### cc) Amtshaftungsanspruch gemäß § 18 StVG i. V. m. Art. 34 GG

§ 839 BGB schließt in seinem Anwendungsbe- reich allgemeines Deliktsrecht aus, nicht jedoch Ansprüche aus dem StVG (Greger, a.a.O., § 16 Rdnr. 31). Ist der Unfall in Ausübung öffentlicher Gewalt verursacht worden, geht die Haftung des Beamten aus § 18 StVG gemäß Art. 34 GG auf den Staat über (BGH VersR 1983, 461). Im Anwendungsbereich des § 18 StVG braucht der Geschädigte auch für den Amtshaftungsanspruch kein Verschulden darzulegen.

#### d) Klage gegen den früheren Halter

Ein Anspruch gegen den früheren Halter kann sich aus § 7 Abs. 3 Satz 1 2. Hs. i. V. m. § 7 Abs. 1 StVG ergeben.

§ 7 Abs. 3 StVG regelt nicht nur die Frage, wann im Falle einer Schwarzfahrt an die Stelle der Haftung des Halters eine haltergleiche Haftung des Schwarzfahrers tritt, die Vorschrift gibt in einem Falle auch einen sonst nicht bestehenden Anspruch aus Gefährdungshaftung gegen den bisherigen Halter. Führt die unbefugte Benutzung zu einem Halterwechsel (z. B.: Nach dem Diebstahl des Kfz ist längere Zeit verstrichen, die strafprozessualen Ermittlungen sind eingestellt worden und der frühere Halter hat das Fahrzeug bei Zulassungsstelle und Versicherung abgemeldet), so scheidet die Haftung des bisherigen Halters nach § 7 Abs. 1 StVG aus, da die Vorschrift voraussetzt, daß der Anspruchsgegner zum Zeitpunkt des Unfalls Halter ist. In diesem Falle *begründet* § 7 Abs. 3 Satz 1 2. Hs. eine Haftung des bisherigen Halters, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist (z. B. unverschlossenes Abstellen des Kfz). Insoweit handelt es sich um eine echte *Anspruchsgrundlage*.

Bei schuldhafter Schwarzfahrtermöglichkeit kommt daneben eine Haftung nach § 823 BGB in Betracht (vgl. *Geigel-Kunschert*, a.a.O., Kap. 25 Rdnr. 118).

#### 5. Dritter Sachverhalt in der Klägerstation?

Ergibt die Beweisaufnahme einen dritten Sachverhalt, der irgendwo zwischen den beiden von den Parteien vorgetragenen Varianten liegt, stellt sich die Frage, ob auch dieser Sachverhalt vor der Beweisstation zu prüfen ist oder erst nach der Beweiswürdigung. Diese Frage wird hier aus didaktischen Gründen erst im Anschluß an die Beweisstation behandelt.

#### II. Beklagtenstation

##### 1. Bedeutung der Darlegungslast

Auch für die Prüfung des Beklagtenvorbringens muß sich der Relationsverfasser des straßenverkehrsrechtlichen Haftungssystems bewußt sein und die Darlegungslast in bezug auf die maßgeblichen Normen kennen. Hiervon kann die für die Beklagtenstation wichtige Frage abhängen, ob bloßes Bestreiten genügt oder ob substantierter, eine Gegennorm ausfüllender Vortrag erforderlich ist. Wer die Darlegungslast nicht hat, braucht nur zu bestreiten. Allerdings ist schlichtes Bestreiten des vom Gegner behaupteten Unfallhergangs in der Regel unzulässig und hat dann zur Folge, daß der gegnerische Tatsachenvortrag als zugestanden anzusehen ist, § 138 Abs. 3 ZPO. Aus § 138 Abs. 1 und 2 ZPO folgt, daß einer bestimmten Unfall-darstellung einer Partei der Gegner eine eigene Unfalldarstellung entgegensetzen muß, sofern ihm der Unfallhergang bekannt ist.

##### 2. Der zu prüfende Tatsachenvortrag

In der Beklagtenstation ist zu untersuchen, ob sich auch bei dem vom Beklagten vorgetragenen Unfallhergang (Gesamtheit der unstrittigen und der nur einseitig vom Beklagten vorgetragenen Tatsachen) ein Anspruch gegen den Beklagten ergibt. Grundsätzlich ist das Beklagtenvorbringen als Einheit zu sehen. Es kann jedoch auch *ausscheidbares* Vorbringen enthalten, das isoliert auf seine Erheblichkeit geprüft werden kann.

##### Beispiele:

a) Die Parteien streiten darüber, welche von ihnen bei Rot in die Kreuzung eingefahren und dadurch den Unfall verursacht hat. Außerdem behauptet der Beklagte, der Kläger sei mit 55 km/h statt mit erlaubten 50 km/h gefahren, ohne daß sich aus seinem Vortrag ergibt, daß die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit um 5 km/h unfallursächlich ist. Bei der

Prüfung dieses Falls kann die Erheblichkeit in bezug auf die Geschwindigkeit isoliert betrachtet und verneint werden. Das empfiehlt sich sogar, um zu vermeiden, daß eine etwaige Beweisaufnahme auch auf die Geschwindigkeit erstreckt wird, wozu möglicherweise andere Beweismittel (z.B. Sachverständigengutachten) in Betracht kämen als zum übrigen Vortrag (z.B. Zeugen zur Frage der Ampelphase).

b) Der Kläger (Überholer) wirft dem Beklagten vor, er habe vor dem Linksabbiegen weder die erste Rückschulpflicht beachtet, noch sich eingeordnet, noch den Richtungsanzeiger betätigt, noch die zweite Rückschulpflicht beachtet (§ 9 StVO). Das Bestreiten jedes einzelnen dieser vier Vorwürfe ist erheblich, weil sich schon durch das Entfallen eines Umstandes die Quote bei der Abwägung nach § 17 StVG ändert. Dennoch ist es in einem solchen Fall regelmäßig unzweckmäßig, jeden einzelnen dieser Umstände isoliert auf die Erheblichkeit zu prüfen. Erst recht ist es regelmäßig überflüssig und unökonomisch, zu untersuchen, in welchem Umfang das Bestreiten einzelner Behauptungen des Klägers die Quote zugunsten des Beklagten verändert. Hier empfiehlt es sich, die Gesamtdarstellung zu beurteilen.

Eine isolierte Betrachtung einzelner streitiger Umstände zum Unfallhergang kann angezeigt sein, wenn für einzelne Umstände verschiedene Beweismittel in Betracht kommen oder wenn bereits einzelne Umstände dazu führen können, daß eine Haftung des Beklagten entfällt, während andere Umstände – einzeln oder zusammen – nur Einfluß auf die Quote haben. Hieraus können sich Folgerungen für eine zu Beginn der Beweisstation vorzunehmende Punctuation der Beweisfragen sowie die Reihenfolge der Beweiserhebungen bzw. -würdigungen ergeben.

Sämtliche Verteidigungsmittel des Beklagten müssen untersucht werden. Auch wenn bereits aufgrund des Bestreitens einer Tatbestandsvoraussetzung einer Anspruchsnorm Erheblichkeit festgestellt worden ist, muß nach der Relationslehre geprüft werden, ob weitere Tatbestandsvoraussetzungen in erheblicher Weise bestritten sind und ferner, ob Gegennormen eingreifen (kritisch hierzu Knemeyer, JA-Übungsblätter für Referendare, 1991, 245)

### 3. Prüfungsreihenfolge und Prüfungsumfang

Das Beklagtenvorhaben wird in der Regel entsprechend dem in der Klägerstation gewählten

Aufbau geprüft. Auch hier ist zwischen prozessualen Ansprüchen, Anspruchsgrundlagen und Gegennormen zu unterscheiden. Unzweifelhaft sind alle in der Klägerstation bejahten Anspruchsgrundlagen zu prüfen. Entgegen der Ansicht von Schellhammer (a. a. O., Rdnr. 197) sind m.E. auch weitere Anspruchsgrundlagen zu prüfen, wenn sich aus dem Beklagtenvorbringen andere Anspruchsgrundlagen ergeben können (Schneider, Der Zivilrechtsfall in Prüfung und Praxis, 7. Aufl., Rdnr. 847 ff.). Die Konsequenzen dieses Meinungsstreits sollen an folgendem Beispiel verdeutlicht werden:

**Sachverhalt:** 2 Pkw fahren mit 50 km/h in eine Kreuzung ein und stoßen zusammen. Der Kläger behauptet, der Beklagte sei Halter und Fahrer. Der Beklagte sei bei Rot in die Kreuzung eingefahren. Er, Kläger, habe, als der Verstoß des Beklagten erkennbar geworden sei, nicht mehr anhalten können. Der Beklagte bestreitet, Halter zu sein und behauptet, er sei bei Grün in die Kreuzung eingefahren und habe, als der Verstoß des Klägers erkennbar geworden sei, nicht mehr anhalten können.

**Klägerstation:** Klage schlüssig aus § 7 StVG und § 823 BGB. Keine Anspruchsminderung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG, da der Unfall auf einem für den Kläger unabwendbaren Ereignis beruht, § 7 Abs. 2 StVG. Kein Anspruch aus § 18 StVG, da diese Anspruchsgrundlage nur den von Halter verschiedenen Fahrer betrifft (Weber, DAR 1988, 187, Fn 19).

**Beklagtenstation** unter Beschränkung auf die in der Klägerstation bejahten Anspruchsgrundlagen: Kein Anspruch aus § 7 StVG, da Beklagter nicht Halter ist. Außerdem liegt ein unabwendbares Ereignis vor, § 7 Abs. 2 StVG. Kein Anspruch aus § 823 BGB wegen fehlenden Verschuldens.

**Beweisstation:** Kein Anspruch aus § 7 StVG, da zur Halterfrage kein Beweis angetreten ist. Kein Anspruch aus § 823 BGB, da für die Verschuldenstatsachen kein Beweis angetreten ist.

**Ergebnis:** Die Klage ist abzuweisen.

Prüft man hingegen in der Beklagtenstation auch Anspruchsgrundlagen, die in der Klägerstation nicht bejaht worden sind, ist in der Beklagtenstation zusätzlich § 18 StVG zu prüfen. Die Voraussetzungen des § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG liegen vor. Jedoch ist der Anspruch gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG ausgeschlossen. Prüft man § 18 StVG weiter, ergibt sich in der Beweisstation, daß der Beklagte für den Haf-

tungsausschluß nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG beweisfällig ist. Bei Zugrundelegung der Fahreigenschaft des Beklagten ergibt sich unter Berücksichtigung des Beweisergebnisses im übrigen (non liquet), daß der Beklagte aus §§ 18 Abs. 1 und 3, 17 Abs. 1 Satz 2 StVG 50 % des Schadens zu ersetzen hat. Zur selben Quote kommt man über §§ 7, 17 StVG, wenn man von der Haltereigenschaft des Beklagten ausgeht und im übrigen das Beweisergebnis berücksichtigt. Folglich ist das Vorbringen „Halter“ einerseits und „Fahrer ohne Haltereigenschaft“ andererseits für den vorliegenden Fall gleichwertig. Für diesen Fall stellt sich die Frage, ob der Lehre vom gleichwertigen Parteivorbringen zu folgen ist. Folgt man ihr, ist der Beklagte zum Ersatz von 50 % des Schadens zu verurteilen.

Selbst wenn man der Lehre vom gleichwertigen Parteivorbringen nicht folgt, ist diese Streitfrage im Gutachten anzusprechen und zu entscheiden. Wer dem Rat von Schellhammer folgt, dürfte in diesem Fall § 18 StVG auch in der Beklagtenstation nicht geprüft haben. Er würde durch einen Aufbau eine juristische Streitfrage unterschlagen. Einschlägige Streitfragen sind jedoch im Gutachten zu erörtern. Zudem wäre es lebensfremd, im Beispielfall die Klage abzuweisen.

Wer die – m.E. vorzugswürdige – Lehre vom gleichwertigen Parteivorbringen ablehnt, sollte dem Vorschlag von Anders/Gehle folgen und für den Fall, daß sich der Kläger das Beklagtenvorbringen nicht hilfsweise zu eigen macht, gemäß § 139 ZPO darauf hinweisen, daß die Klage nach dem an sich erheblichen Beklagtenvortrag mit einer anderen Anspruchsgrundlage – teilweise – begründet ist (Anders/Gehle, a.a.O., Rdnr. 112). In Examensarbeiten sind bezüglich des Hinweises die Weisungen des zuständigen Justizprüfungsamtes zu beachten. In den für Nordrhein-Westfalen maßgeblichen Weisungen heißt es: „Erscheint die Ausübung des richterlichen Fragerechts geboten, so ist festzustellen, worauf sich die den Parteien vorzulegende Frage zu richten hat; die Streitfrage ist grundsätzlich von der Annahme aus zu prüfen, daß eine Aufklärung nicht erreicht ist. Nur wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, die Frage werde in bestimmter Weise beantwortet, ist das Ergebnis den weiteren Ausführungen zugrunde zu legen.“ Nach der Lebenserfahrung kann hier ausnahmsweise ein positives Ergebnis unterstellt werden, d.h., daß der Kläger sich den Vortrag des Beklagten hilfsweise zu eigen gemacht hat, denn

es geht it  
gewinnen  
sich das F  
bringens  
fall nach  
Höhe von

4. Verteil  
Anspr

Die nachf  
möglichke  
nicht abs

a) Der Be  
Kläger

aa) Ansp  
Halte

b) Ansp

(A) Best  
setz

Der Bekl  
lich vertei  
sachen b  
Abs. 1 St

(B) Haft

Der Bekl  
denen sic  
schlußno  
last beim

(I) § 7 At

Wichtigst  
die berei  
StVG.

(II) § 7 A

Der Bekl  
chen beh  
fahrt i.S.  
Demgege  
Replik (2  
Möglichke  
darzulege  
nutzung  
des Bekl  
Satz 1, 2  
Beklagter  
angestell  
ten über

geht ihm im Zweifel darum, den Prozeß zu gewinnen (*Anders/Gehle*, a.a.O.). Damit stellt das Problem des gleichwertigen Parteivorgangs nicht mehr. Die Klage ist im Beispielsnach dem Hilfsvorbringen des Klägers in ie von 50 % begründet.

### Verteidigung gegen einzelne Anspruchsgrundlagen

nachfolgend beschriebenen Verteidigungsmöglichkeiten betreffen häufige Fälle, sind aber it abschließend.

### Der Beklagte ist nach dem Klägervorbringen Halter und Fahrer

#### Anspruchsgrundlagen gegen den Halter

#### Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG

#### Bestreiten von Tatbestandsvoraussetzungen

Beklagte kann sich schon dadurch erhebenverteidigen, daß er eine oder mehrere Tatbestanden bestreitet, die zur Subsumtion unter § 7 Abs. 1 StVG benötigt werden.

#### Haftungsausschluß

Der Beklagte kann Tatsachen darlegen, aus denen sich der Tatbestand einer Haftungsausschlußnorm ergibt. Hierfür liegt die Darlegungspflicht beim Beklagten.

#### § 7 Abs. 2 StVG

Die strengste Gegennorm zu § 7 Abs. 1 StVG ist bereits erörterte Vorschrift des § 7 Abs. 2 StVG.

#### § 7 Abs. 3 Satz 1, 1. Hs. StVG

Der Beklagte kann *anspruchshindernd* Tatsachen behaupten, aus denen sich eine *Schwarzlicht* i.S. des § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG ergibt. Demgegenüber hat der Kläger – was in einer Klageplik (2. Klägerstation) zu prüfen wäre – die Möglichkeit, anspruchserhaltend Tatsachen darzulegen, aus denen sich ergibt, daß die Benutzung des Fahrzeugs durch ein Verschulden des Beklagten ermöglicht worden ist (§ 7 Abs. 3 Satz 1, 2. Hs. StVG) oder der Benutzer vom Beklagten für den Betrieb des Kraftfahrzeugs gestellt oder ihm das Fahrzeug vom Beklagten überlassen worden ist (§ 7 Abs. 3 Satz 2

StVG). Während der Beklagte die volle Darlegungslast für die Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Satz 1, 1. Hs. StVG als einer anspruchshindernden Gegennorm hat, muß der Kläger die Voraussetzungen der anspruchserhaltenden Normen des § 7 Abs. 3 Satz 2, 2. Hs. bzw. Abs. 3 Satz 2 StVG in vollem Umfang darlegen.

#### (III) § 8 StVG

Der Beklagte kann die Voraussetzungen für einen Haftungsausschluß nach § 8 StVG darlegen (Fahrzeug kann nicht schneller als 20 km/h fahren oder Verletzter war beim Betrieb des Kfz tätig).

#### (C) Haftungsminde rung, § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG

Der *Aufbau* der Prüfung des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG in der Beklagtenstation hängt davon ab, ob in der Klägerstation bereits eine Haftungsminde rung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG bejaht worden ist.

#### (I) § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG ist bereits in der Klägerstation bejaht worden

Ist bereits nach dem Klägervorbringen eine Haftungsminde rung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG gegeben, hat der Beklagte zwei Möglichkeiten (kumulativ oder alternativ), durch sein Vorbringen eine für ihn günstigere Quote zu erreichen:

1. Der Beklagte kann vom Kläger behauptete Umstände, aus denen sich eine erhöhte Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Beklagten bzw. eine schuldhaft falsche Fahrweise des Beklagten ergibt, *bestreiten*. Er kann auch die Ursächlichkeit der erhöhten Betriebsgefahr bzw. der schuldhaft falschen Fahrweise für den Unfall bestreiten. Es ergibt sich dann bei der Abwägung zu Lasten des Beklagten eine geringere Haftungsquote.

2. Der Beklagte kann zusätzlich oder statt dessen Tatsachen behaupten, aus denen sich eine erhöhte unfallursächliche Betriebsgefahr des Fahrzeug des Klägers bzw. eine unfallursächliche schuldhaft falsche Fahrweise des Klägers ergibt. Insoweit hat der Beklagte die Darlegungslast.

Ebenso wie in der Klägerstation bei Eingreifen des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG die Haftungsquote auszuwerfen ist, soll bei erheblichem Vorbringen des Beklagten, das zu einer Änderung der Quote führt, diese festzulegen sein. Dabei ist

für die Haftungsverteilung nach § 17 StVG das Beklagtenvorbringen als Einheit zu werten (*Schneider*, MDR 1969, 362).

#### (II) § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG ist in der Klägerstation nicht bejaht worden

Zur Anwendung des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG muß der Beklagte Tatsachen darlegen, aus denen sich ergibt, daß der geschädigte Kläger hypothetisch kraft Gesetzes schadensersatzpflichtig wäre, wenn statt seiner ein Dritter geschädigt worden wäre. Insoweit ergeben sich die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG in der Regel schon aus dem Klägervortrag. Soweit in der Klägerstation ein Eingreifen des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG verneint worden ist, weil der Unfall auf einem für den Kläger unabwendbaren Ereignis beruht, kann der Beklagte die Tatsachen bestreiten, aufgrund derer in der Klägerstation eine Unabwendbarkeit angenommen worden ist. Dann ist auf der Grundlage des Beklagtenvorbringens die Schadensverteilung vorzunehmen:

#### (D) Umfang des zu ersetzenden Schadens

Bezüglich des Umfangs des zu ersetzenden Schadens ergeben sich keine verkehrsrechtlichen relationsmäßigen Besonderheiten für die Prüfung des Beklagtenvorbringens.

#### β) Anspruch auf § 823 BGB

Auch in bezug auf die Prüfung des Beklagtenvorbringens zu § 823 BGB ergeben sich keine Besonderheiten.

#### γ) Gutachtenaufbauschema

Entsprechend dem zur Klägerstation vorgeschlagenen „Dritten Weg“ kann man sich bei einem Unfall zwischen zwei Kraftfahrzeugen für die Prüfung des Vorbringens des als Halter in Anspruch genommenen Beklagten an folgendem Aufbauschema orientieren:

1. Sind Tatbestandsvoraussetzungen der bejahten Anspruchsgrundlage(n) bestritten?
2. Hat der Beklagte Voraussetzungen für einen Haftungsausschluß dargelegt?
  - a) § 7 Abs. 2 StVG?
  - b) § 7 Abs. 3 Satz 1, 1. Hs. StVG?
  - c) § 8 StVG?
3. Ist der Anspruch nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG gemindert?
  - a) Falls § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG bereits in der Klägerstation eingreift: Ändert sich nach dem Beklagtenvortrag die Quote?

- aa) Bestreitet der Beklagte vom Kläger behauptete Tatsachen, die eine Erhöhung der Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Beklagten oder ein Verschulden seinerseits begründen?
- bb) Behauptet der Beklagte Tatsachen, die die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Klägers erhöhen oder ein Verschulden des Klägers begründen?
- b) Falls § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG in der Klägerstation nicht bejaht worden ist:
- aa) Haftet der Kläger hypothetisch kraft Gesetzes?
- α) Sind die Voraussetzungen einer Anspruchsnorm gegen den Kläger dargelegt?
- β) Falls der Kläger die Voraussetzungen eines Haftungsausschlusses bezüglich seiner eigenen (Mit-)haftung dargelegt hat, sind die vom Beklagten bestritten?
- bb) Abwägung auf der Grundlage des Beklagtenvortrags.

#### bb) Anspruch gegen die Haftpflichtversicherung, § 3 Nr. 1 PflVersG

Die Versicherung kann den Abschluß eines Versicherungsvertrages bestreiten.

Die Versicherung kann darlegen, daß ihre vertragliche Leistungspflicht nach Beendigung des Vertrages erloschen sei. Dazu gehört wegen der Nachhaftungsregelung des § 3 Nr. 5 PflVersG der Vortrag bezüglich der gemäß § 29a StVZO an die Zulassungsstelle gerichteten Anzeige des Nichtbestehens bzw. der Beendigung des Vertrags und der Vortrag in bezug auf den Zeitablauf zwischen Anzeige und dem Schadensereignis. (Dieser Fall ist selten, denn regelmäßig wird die Zulassungsstelle vor Ablauf der Nachhaftung von einem Monat das Fahrzeug stillgelegt haben. Falls sie es schuldhaft versäumt, kann ein geschädigter Dritter gegen die Zulassungsbehörde einen Amtshaftungsanspruch gemäß § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG haben.)

Die Versicherung kann Tatsachen für einen Risikoausschluß (z.B. vorsätzliche Schadenherbeiführung, § 152 VVG) vortragen. Damit entfällt der Direktanspruch des Geschädigten (vgl. Greger, a.a.O., § 16 Rdnr. 617). So entfällt beispielsweise eine Haftung gegenüber dem Dritten, wenn der Versicherungsnehmer

den Unfall auf einer Flucht vor einem verfolgenden Polizeifahrzeug billigend in Kauf genommen hat (BGH, VersR 1981, 40).

Hingegen ist der Vortrag bezüglich einer Leistungsfreiheit (z.B. wegen Gefahrerhöhung, §§ 23 ff. VVG) gegenüber dem Bestehen des Direktanspruchs des Dritten nicht erheblich. Allerdings ist der Direktanspruch dann auf die Mindestdeckungssumme begrenzt und in bezug auf Ansprüche gegen andere Schadensversicherer oder Sozialversicherungsträger subsidiär (§ 3 Nr. 6 PflVersG, § 158c Abs. 3 und 4 VVG).

Eine Gefahrerhöhung durch mangelhaften Zustand des Fahrzeugs (z.B. defekte Bremsen, abgefahrte Reifen) läßt die Leistungspflicht unberührt, wenn sie für den Unfall nicht ursächlich war. Dies darzulegen, ist jedoch Sache des Klägers und gegebenenfalls in einer Replik zu prüfen. Hingegen gehört zur Darlegungslast der Versicherung, daß der Dritte den gefahrerhöhenden Zustand des Kfz gekannt oder sich der Kenntnis arglistig entzogen hat (*Becker-Böhme*, a. a. O., Rdnr. 1009f.).

Streiten Kläger und Versicherung des Gegners darüber, ob ein *gestellter Unfall* vorliegt (der Unfall als solcher ist unstreitig; die Versicherung macht jedoch geltend, der Unfall sei verabredet, um von der Versicherung Schadenersatz zu fordern), so ist dieser Umstand erstmals in der Beklagtenstation zu prüfen. Mit der unstreitigen Kollision ist nämlich der äußere Tatbestand der Rechtsgutverletzung gegeben und damit der Anspruch gegen den Halter zumindest aus § 7 Abs. 1 StVG in der Klägerstation schlüssig. Das Vorbringen der Versicherung in bezug auf eine verabredete Unfallherbeiführung beinhaltet eine Einwilligung des Verletzten, was nach allgemeiner Meinung vom Schädiger und damit bei der Direktklage von der Haftpflichtversicherung darzulegen (und zu beweisen) ist (BGHZ 71, 339).

#### b) Halter und Fahrer sind nach dem Klägervortrag personenverschieden

##### aa) Klage gegen den Fahrer

##### α) Anspruch aus § 823 BGB

Gegenüber einem Anspruch aus § 823 BGB reicht es aus, daß der Beklagte irgendeine Tatbestandsvoraussetzung bestreitet. Wenn auch nach dem Beklagtenvortrag ein Anspruch aus § 823 BGB eingreift, ist weiter zu prüfen, ob der Anspruch gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG –

diese Vorschrift ist gemäß § 18 Abs. 3 StVG auch auf den Fahrzeugführer anwendbar – nur auf eine Quote geht.

##### β) Anspruch aus § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG

Der Beklagte kann das Vorliegen einer oder mehrerer Tatbestandsvoraussetzungen der Anspruchsnorm bestreiten. Da § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG einen Fall des § 7 Abs. 1 StVG voraussetzt, gehören dazu die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG mit Ausnahme der Haltereigenschaft. Auch kann der Beklagte die Voraussetzungen des § 8 StVG als Ausschlußnorm zu § 7 Abs. 1 StVG behaupten. Daneben kann sich der Beklagte verteidigen, indem er darlegt, daß ihn kein Verschulden trifft, § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG. Insoweit muß er Umstände vortragen, aus denen sich ergibt, daß er die verkehrserforderliche Sorgfalt beachtet hat oder daß ein etwaiger Verstoß nicht unfallursächlich war. Auch hier muß, falls auch nach dem Beklagtenvortrag ein Anspruch gegeben ist, weiter geprüft werden, ob nach seinem Vorbringen eine Anspruchsminderung eingreift, §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 Satz 2 StVG.

##### γ) Anspruch aus § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG

Da die Haftung des Schwarzfahrers anstelle des Halters (gegebenenfalls neben dessen Haftung) tritt, genügt es nicht, wenn der Beklagte unbefugte Benutzer darlegt, daß ihm im Sinne des § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG kein Verschulden an dem Unfall trifft, er muß vielmehr darlegen, daß der Unfall für ihn auf einem unbefugbaren Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG beruht (BGH, VersR 1954, 559).

Der Beklagte kann jedoch darlegen, daß § 7 Abs. 3 Satz 1 durch § 7 Abs. 3 Satz 2 StVG ausgeschlossen ist.

(wird fortgesetzt)