

Mit diesem Beitrag sollen gleichermaßen Verkehrsrecht und Relationstechnik vermittelt werden. Die Relationstechnik wird dabei auf verkehrsrechtliche Fragestellungen bezogen, deren Besonderheiten in der relationsmäßigen Darstellung häufiger Schwierigkeiten bereiten. Hieraus können Erkenntnisse für die auf allen anderen Gebieten anzuwendende Relationstechnik gewonnen werden. Das materielle Verkehrsrecht wird unter prozessuellem und ausbildungsrelevantem Blickwinkel der Anwendung in der Relation besprochen. Der Beitrag beschränkt sich im wesentlichen auf eine Behandlung der Ersatzansprüche dem Grunde nach, insbesondere die zu erstattende Schadensquote. Das Schwergewicht wird auf die Erörterung eines Verkehrsunfalls zwischen zwei Kraftfahrzeugen und den sich daraus ergebenden Haftpflichtansprüchen des Geschädigten gelegt. Durch gelegentliche Fallbeispiele soll das Verständnis für das Verkehrs Haftpflichtrecht gefördert werden. Fragen der Schadenshöhe und allgemeinen Schadensproblematik bleiben weitgehend unberücksichtigt. Von einer Darstellung der Rückgriffsansprüche, z. B. der Sozialversicherungsträger (§ 116 SGB X), Arbeitgeber (§ 4 LohnfzG), Privatversicherer (§ 67 VVG), Versorgungsträger und Dienstherrn (§§ 81 a BVG, 87 a BBG), der Ausgleichsansprüche der Gesamtschuldner im Innenverhältnis und der Ansprüche Insassen/Fahrer gegen den Halter sowie des Fahrzeugeigentümers gegen den Fahrer seines Fahrzeugs wird abgesehen.

A. Die Bedeutung des Verkehrsunfallprozesses

Dem Straßenverkehrsunfallprozeß kommt in der Praxis schon allein wegen der hohen Anzahl der gerichtlich zu bearbeitenden Verkehrsunfälle eine besondere Bedeutung zu. Dabei ist zu bedenken, daß – soweit der Anspruch dem Grunde nach streitig ist – die Gerichte vorwiegend angerufen werden, wenn in tatsächlicher oder, das ist in Verkehrsunfallprozessen seltener, rechtlicher Hinsicht eine überdurchschnittliche Schwierigkeit vorliegt. Die überwiegende Mehrheit der Verkehrsunfälle – über 98 % der bei den Haftpflichtversicherern angemeldeten Schäden – wird außergerichtlich reguliert, wobei auf seiten der Anspruchsteller zumeist ein Rechtsanwalt eingeschaltet wird. Bei dem verbleibenden Rest, der die Gerichte beschäftigt, ist in der Regel eine Einigung nicht zustande gekommen, weil der Haftpflichtversicherer durch

eine Beweisaufnahme Klarheit über den Unfallhergang gewinnen, eine Grundsatzentscheidung herbeiführen oder sich schlicht gegen eine (vermeintlich) überzogene Forderung (Quote) eines (häufig rechtsschutzversicherten) Anspruchsstellers wenden will. Mitunter wird auch eine Feststellungsklage erhoben, um die Verjährung zu unterbrechen oder es wird geklagt, bevor der Haftpflichtversicherer sich zu einer Regulierung in der Lage sah, weil er ihm nötig erscheinende Informationen – insbesondere Ermittlungsakten – noch nicht erhalten konnte. Im Falle eines sofortigen Anerkenntnisses im Prozeß stellt sich dann bei der Prüfung des § 93 ZPO die Frage der Veranlassung zur Klageerhebung (vgl. hierzu Baumgärtel, VersR 1970, 969).

Wenngleich die Gerichte mit weniger als 2 % der Verkehrsunfälle befaßt werden, so hat gleichwohl ihre Gesamtzahl für die gerichtliche Praxis eine erhebliche Bedeutung, die die Präsidien vieler größerer Gerichte zur Einrichtung von spezialisierten Spruchkörpern veranlaßt hat. Die prozentual gesehen geringe Anzahl gerichtlicher Entscheidungen in Verkehrsunfallsachen besagt umgekehrt, daß diese häufig zugleich für eine Vielzahl weiterer Fälle den Versicherungen und Rechtsanwälten Leitlinien für die außergerichtliche Regulierung an die Hand geben, wobei diese Funktion allerdings vorwiegend den obergerichtlichen Entscheidungen zukommt. Darüber hinaus hat die Rechtsprechung mittelbar Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen, indem sie die Vorschriften der StVO auslegt und mit Leben ausfüllt. So wird häufig erst durch die Rechtsprechung entwickelt, welche konkrete Sorgfalt der Verkehrsteilnehmer in bestimmten Situationen zu beachten hat. Derartige Entscheidungen müssen sich innerhalb des – gegebenenfalls auszulegenden – Gesetzes halten und darüber hinaus zu einem für den Verkehr praktikablen Ergebnis führen (vgl. Salger, NZV 1988, 81), vor allem auch, weil sich andere Verkehrsteilnehmer danach richten sollen. Freilich dominiert in den meisten Fällen die juristisch „handwerksmäßige“ Entscheidungsfindung, bei der es „nur“ darauf ankommt, den Unfallhergang richtig festzustellen und an Hand der maßgeblichen Vorschriften zu subsumieren. Die Entscheidung kann sich in aller Regel, läßt sie sich nicht ohnehin eindeutig aus dem Gesetz ablesen, an bereits vorliegenden einschlägigen obergerichtlichen Entscheidungen ausrichten. Das gilt nicht zuletzt auch für die Bestimmung der Quote nach § 17 StVG

bzw. § 254 BGB wie auch des Betrages eines geltend gemachten Schmerzensgeldes. Die hierdurch zu wählende rechtsstaatlich gebotene Rechtssicherheit ist wesentliche Voraussetzung dafür, daß in dem weitaus überwiegenden Teil eine außergerichtliche Abwicklung gelingt.

B. Die Bedeutung der Relation in Verkehrsunfallsachen

Entsprechend der Bedeutung des Verkehrsunfallprozesses muß in einer praxisorientierten Referendarausbildung auch dieses Rechtsgebiet – wenn auch nicht proportional dem Anteil der hierin anfallenden Rechtssachen, so doch angemessen – berücksichtigt werden. Der Referendar muß das Haftungssystem in seinen Grundzügen kennen und vor allem praktisch anzuwenden lernen. Nur dann kann er später eigenverantwortlich auch schwierigere Sachen ohne übermäßige und dann oft nicht mehr vorhandene Einarbeitungszeit sicher bearbeiten. Zudem kommt dem Straßenverkehrsrecht wegen seines speziellen Haftungssystems ein guter allgemeiner Ausbildungswert zu. So kann man gerade bei einer Relation in Verkehrsunfallsachen die Abhängigkeit des Gutachtenaufbaus von der Darlegungslast erkennen. Auch in Examensklausuren oder Kurzvorträgen sind gelegentlich Verkehrsunfälle zu behandeln. Angesichts der Bedeutung des Verkehrsunfallhaftpflichtrechtes sollte jeder Referendar während der Ausbildung mindestens eine Arbeit auf diesem Gebiet anfertigen.

Selbst in Referendarrelationen, die in der Station beim Berufungsgericht (in Nordrhein-Westfalen in vorgerücktem Ausbildungsstadium) gefertigt wurden, habe ich immer wieder grundlegende Fehler bei der Anwendung des Verkehrsrechts feststellen müssen. So sind nicht selten bei der Prüfung der §§ 7, 17 StVG die maßgeblichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nicht einmal erwähnt worden. Grobe Fehler traten häufig bei der Prüfung der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 823 BGB auf, insbesondere wurden die Anforderungen, die an die Erkennbarkeit und das zur Erfolgsvermeidung erforderliche Verhalten zu stellen sind, nicht konkretisiert, die Vermeidbarkeitsfrage wurde gelegentlich nicht einmal gestellt. Auch Probleme der Darlegungs- und Beweislast wurden nicht selten verkannt oder nicht einmal erörtert. Ähnliche Erfahrungen kann man sammeln, wenn man im mündlichen Teil der Zwei-

ten Staatsprüfung verkehrsrechtliche Fragen anspricht.

C. Prozeßstation

Einer Prozeßstation bedarf es nur, wenn die Klage unzulässig ist, ernsthafte Zweifel bestehen oder eine Partei prozessuale Mängel geltend macht. Nachfolgend werden prozessuale Fragen erörtert, die sich im Verkehrshaftpflichtprozeß häufiger stellen. Daraus darf jedoch nicht der Schluß gezogen werden, derartige Fragen seien im Gutachten immer zu erörtern.

I. Subjektive Klagehäufung

Häufig richtet sich die Klage gegen den Halter, den Fahrer (schon um dem Halter die Möglichkeit zu nehmen, den Fahrer als Zeugen zu benennen) und die Haftpflichtversicherung. Daß diese subjektive Klagehäufung zulässig ist (§§ 59, 60 ZPO), bedarf grundsätzlich keiner Erwähnung. Auch sind Ausführungen zu der Streitfrage, ob es sich bei Fahrzeughalter und Versicherer um eine notwendige Streitgenossenschaft handelt (vgl. Nachw. bei *Baumbach-Lauterbach-Albers-Hartmann*, Zivilprozeßordnung, 50. Aufl., § 62 Anm. 2), regelmäßig nicht veranlaßt.

II. Örtliche Zuständigkeit

Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich oft erst aus dem besonderen Gerichtsstand der unerlaubten Handlung (§ 32 ZPO) bzw. des schädigenden Ereignisses (§ 20 StVG), insbesondere wenn neben dem Halter und Fahrer auch die Haftpflichtversicherung verklagt wird, da insoweit ein gemeinsamer Gerichtsstand gegeben ist.

III. Sachliche Zuständigkeit

Für Amtshaftungsansprüche aus § 839 BGB bzw. 18 StVG i.V.m. Art. 34 GG ist die ausschließliche Zuständigkeit der Landgerichte nach § 71 Abs. 2 Nr. 2 GVG zu beachten.

IV. Beteiligung von NATO-Truppen

Die aufgrund des NATO-Vertrages in der Bundesrepublik stationierten ausländischen Truppen unterliegen nicht der deutschen Gerichtsbarkeit. Für die Abwicklung der Stationierungsschäden – häufig Verkehrsunfälle – sind die Bestimmungen des NATO-Truppenstatuts (NTS), des Zusatzabkommens zum NTS, des Unterzeichnungsprotokolls zu diesem Abkom-

men und des Ausführungsgesetzes zum NTS zu beachten. Hat ein Mitglied einer solchen Truppe oder eines zivilen Gefolges in Ausübung des Dienstes (zu dieser Frage ist eine die deutschen Behörden und Gerichte bindende Bescheinigung der Truppe einzuholen) einen Schaden verursacht, haftet der Entsendestaat. Die Anspruchsgrundlage richtet sich nach denjenigen deutschen Bestimmungen, die anzuwenden wären, wenn ein Mitglied der Bundeswehr den Schaden verursacht hätte, z. B. § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG; §§ 823, 831, 89, 31 BGB, 7 StVG (*Geigel-Kolb*, Der Haftpflichtprozeß, 20. Aufl., Kap. 34 Rdnr. 8). Erfüllt wird der Anspruch jedoch durch die Bundesrepublik Deutschland.

Die Schadensersatzansprüche sind innerhalb einer Frist von 3 Monaten beim zuständigen Amt für Verteidigungslasten geltend zu machen. Die Einhaltung dieser Frist ist keine Prozeßvoraussetzung, vielmehr führt ihre Nichteinhaltung zur Unbegründetheit der Klage (BGH NJW 1968, 2009), so daß die Fristeinholung erst in der Klägerstation zu prüfen ist. Hingegen ist die Frist von 2 Monaten, innerhalb derer nach Zustellung der Entschließung der Behörde Klage erhoben werden muß, eine von Amts wegen zu prüfende Prozeßvoraussetzung. Die Klage ist zu richten gegen die Bundesrepublik Deutschland für den Staat... (genaue Bezeichnung des Entsendestaates). Die Bundesrepublik handelt dabei in gesetzlicher Prozeßstandeschaft (*Becker-Böhme*, Kraftfahrzeughaftpflichtschäden, 17. Aufl., Rdnr. 284). Ist der Unfall nicht in Ausübung des Dienstes verursacht worden, kann der Geschädigte beim Amt für Verteidigungslasten eine „ex-gratia-Zahlung“ beantragen. Statt dessen kann er auch das Mitglied der Truppe oder eines zivilen Gefolges vor einem deutschen Gericht persönlich in Anspruch nehmen. Außerdem kann der für das Privatfahrzeug zuständige Haftpflichtversicherer in Anspruch genommen werden.

V. Prozeßvollmacht (§§ 78, 80 ZPO)

Gem. § 10 Abs. 5 AKB ist der Versicherer befugt, namens und in Vollmacht des Versicherungsnehmers dem Anwalt Vollmacht zu erteilen. Der Versicherte kann die Vollmacht nicht einschränken. Bestellt er zusätzlich einen Anwalt, dürfen dessen Erklärungen denen des von der Versicherung bestellten Anwalts nicht widersprechen (*Geigel-Schlegelmilch*, a.a.O., Kap. 13 Rdnr. 6).

VI. Bestimmter Klageantrag (§ 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO)

Die Frage des bestimmten Antrags stellt sich im Verkehrshaftpflichtprozeß insbesondere bei der Teilklage und der unbezifferten Schmerzensgeldklage.

1. Teilklage

Bei Teilklagen werden häufig mehrere *prozessual selbständige Ansprüche* eingeklagt. Zu unterscheiden sind u. a. Ansprüche auf Ersatz von Reparaturkosten, Heilungskosten, Minderung der Erwerbsfähigkeit und Schmerzensgeld. Der Antrag ist nur dann bestimmt, wenn entweder für jeden einzelnen Anspruch angegeben wird, mit welchem Betrag dieser geltend gemacht wird oder die einzelnen Ansprüche in einer bestimmten Rangfolge als Haupt- und (verdeckte) Hilfsanträge geltend gemacht werden (vgl. *Schröder*, JA-Übungsblätter für Referendare, 1990, 231).

2. Unbezifferte Schmerzensgeldklage

Schmerzensgeld wird der Höhe nach vom Gericht als „billige Entschädigung“ (§ 847 BGB) nach Ermessen festgesetzt. Bei der bezifferten Schmerzensgeldklage läuft der Kläger Gefahr, zuwenig oder zuviel zu beantragen. Beantragt er zuwenig, verliert er einen Teil seiner Forderung. Beantragt er zuviel, unterliegt er teilweise und wird mit einer Kostenquote belegt, wenn das Gericht nicht § 92 Abs. 2 ZPO anwendet. Dem Interesse des Klägers entspricht es daher, einen unbezifferten Antrag zuzulassen. Andererseits hat der Beklagte ein berechtigtes Interesse zu wissen, welches Risiko auf ihn zukommt.

Überwiegend wird es für zulässig gehalten, den Schmerzensgeldantrag unbeziffert zu stellen. Dem Bestimmtheiterfordernis genügt der Kläger nach der Rechtsprechung dann aber nur, wenn er hinreichende Tatsachenangaben macht, die dem Gericht die Festlegung der Höhe des Schmerzensgeldes ermöglichen (BGHZ 4, 138). Darüber hinaus fordert die Rechtsprechung und herrschende Meinung, daß der Kläger in der Begründung zudem seine Vorstellung zur *Größenordnung* des begehrten Schmerzensgeldes angibt (BGH NJW 1982, 340; *Wurm*, JA 1989, 68). Darüber, welche weitere Bedeutung der Angabe der Größenordnung zukommt, besteht keine Einigkeit. Wenn dieses Erfordernis den Sinn haben soll, annähernde Vergleichbarkeit zu einem bezifferten

Antrag herzustellen, muß die Größenordnungsangabe konsequenterweise maßgeblich sein für die Frage des § 308 Abs. 1 ZPO („ne ultra petita“), die Frage der *Teilabweisung* nebst Kostenentscheidung nach § 92 ZPO, den Streitwert und die *Beschwer* (vgl. *Wurm*, a.a.O.). Um die Verbindlichkeit der Größenordnungsangabe zu erreichen, wird inzwischen weitgehend angenommen, daß durch sie ein *Spielraum* von 20 % unterhalb bis 20 % oberhalb der angegebenen Größe festgelegt wird (*Wurm*, a.a.O.). Im Rahmen der Prozeßstation kann sich daraus eine Zuständigkeitsproblematik ergeben.

Beispiel: Der Kläger beantragt beim Landgericht ein angemessenes Schmerzensgeld mit einer Größenordnungsangabe von 6000 DM. Der Beklagte rügt die sachliche Zuständigkeit.

Durch die Größenordnungsangabe ist eine verbindliche Bandbreite von 4800 bis 7200 DM festgelegt. Nur innerhalb dieser Bandbreite kann sich der Streitwert bewegen. Maßgeblich ist, welches Schmerzensgeld das Gericht auf der Grundlage des Tatsachenvortrags des Klägers für angemessen ansieht, jedoch mindestens 4800 und höchstens 7200 DM. Hält das Gericht ein Schmerzensgeld von 5000 DM für angemessen, ist die sachliche Zuständigkeit nicht gegeben. Auf Antrag des Klägers muß gem. § 281 ZPO eine Verweisung an das Amtsgericht erfolgen (*Wurm*, a.a.O.).

VII. Feststellungsklage (§ 256 ZPO)

Die Feststellungsklage spielt im Unfallhaftpflichtprozeß eine bedeutende Rolle. Das gem. § 256 ZPO erforderliche *Feststellungsinteresse* für eine positive Feststellungsklage ist u. a. gegeben, wenn der Gegner das Rechtsverhältnis bestreitet (BGH NJW 1986, 2507) oder der Ablauf der Verjährungsfrist (§ 852 BGB) droht und der Kläger zu einer bezifferten Zahlungsklage noch nicht in der Lage ist. Dabei steht die grundsätzliche *Subsidiarität* der Feststellungsklage auch bei möglicher Bezifferung der Zulässigkeit nicht entgegen, wenn eine Versicherung verklagt ist, denn es kann angenommen werden, daß diese auf ein rechtskräftiges Feststellungsurteil in gleicher Weise reguliert wie bei einem rechtskräftigen Urteil über den Grund (OLG Hamm, VersR 1988, 66).

Besondere Bedeutung hat die Feststellungsklage für den *Schmerzensgeldanspruch*. Soweit das Ausmaß zukünftiger Schäden noch nicht zu übersehen oder zweifelhaft ist, ob

Spätfolgen auftreten, ist es sinnvoll, eine Feststellungsklage zu erheben (*Becker-Böhme*, a.a.O., Rdnr. 448). Der zwar mögliche, aber noch ungewisse Eintritt unfallbedingter Spätschäden kann sich vorher auf die Bemessung des Schmerzensgeldes nur ausnahmsweise auswirken, wenn nämlich allein die Gefahr des Eintritts solcher nicht sicher absehbarer Spätschäden bereits zu einer seelischen Belastung geführt hat. Dann kann allerdings auch nur diese bereits vorliegende psychische Beeinträchtigung bei der Bemessung des Schmerzensgeldes berücksichtigt werden, im übrigen läßt sich der Schmerzensgeldanspruch nur durch die Feststellungsklage erfassen (OLG Celle, VersR 1986, 298). Dabei kann die Schmerzensgeldklage auf Beeinträchtigungen für einen bestimmten Zeitraum als Leistungsklage und im übrigen als Feststellungsklage erhoben werden (BGH VersR 1961, 727).

VIII. Rechtskraft und Bindungswirkung (§§ 322, 318 ZPO)

Gelegentlich stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang bereits eine rechtskräftige Entscheidung vorliegt, besonders wenn Schmerzensgeld zuerkannt worden oder ein Grundurteil ergangen ist.

1. Schmerzensgeld (§ 847 BGB)

Bei der Schmerzensgeldklage wird der *Streitgegenstand* maßgeblich von den zur Anspruchsbegründung vorgetragenen Tatsachen bestimmt. Die Rechtskraft des Urteils erfaßt daher den gesamten Streitstoff, den die Parteien zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung dem Gericht unterbreitet hatten und auf die der Kläger sein Schmerzensgeldbegehren gestützt hatte (BGH NJW 1980, 2754). Deshalb steht die Rechtskraft einer Entscheidung, durch die dem Kläger antragsgemäß ein uneingeschränktes Schmerzensgeld zuerkannt worden ist, dem Verlangen auf ein weiteres Schmerzensgeld für solche im Vorprozeß nicht berücksichtigte Verletzungsfolgen entgegen, die bei der damaligen Bemessung der Entschädigung bereits eingetreten und objektiv *erkennbar* waren oder deren Eintritt vorhergesehen und bei der Entscheidung berücksichtigt werden konnte (BGH NJW 1988, 2300). Es kommt nicht darauf an, ob der Kläger oder das Gericht die Verletzungsfolgen und den Heilungsverlauf richtig beurteilt haben.

Beispiel (BGH NJW 1988, 2300): Bei einer Schienbeinfraktur wird das Schmerzensgeld vom Gericht in der Annahme bemessen, die Fraktur sei fest knöchern verheilt, obwohl objektiv durch einen Sachkundigen *erkennbar* war, daß dies nicht der Fall war. Erkennt der Kläger nach Rechtskraft des Urteils, daß entgegen seiner ursprünglichen Vorstellung eine Pseudarthrose (Falschgelenkbildung) entstanden war, kann er mit dieser Begründung keine neue Schmerzensgeldklage erheben. Die Rechtskraft des ersten Urteils steht entgegen.

Umgekehrt steht die Rechtskraft eines Urteils, das ein unbefristetes, auch zukünftige Beeinträchtigungen abgeltendes Schmerzensgeld zuspricht, einer Klage auf ein weiteres Schmerzensgeld nicht entgegen, sofern eine unvorhersehbare Verschlechterung eintritt (OLG Hamm, VersR 1985, 844).

Im Falle eines Gesundheitsschadens steht ein zum Ersatz „jeden weiteren Schadens“ verpflichtendes Feststellungsurteil einer Schmerzensgeldklage entgegen. Anders ist es nur, wenn das Urteil ausdrücklich Einschränkungen enthält oder sich sonst aus dem Urteil eindeutige Hinweise auf eine von den Parteien und dem Gericht gewollte Beschränkung des Streitgegenstandes auf materiellen Schaden ergeben (BGH NJW 1985, 2022).

2. Grundurteil (§ 304 ZPO)

Beim Grundurteil ist über den Einwand des *Mitverschuldens* bzw. der *Mitverursachung* in bezug auf die Entstehung des Schadens (§§ 254 Abs. 1 BGB, 9, 17 Abs. 1 StVG) bereits im Verfahren über den Grund zu entscheiden (*Geigel-Rixecker*, a.a.O., Kap. 3 Rdnr. 81). Der Anspruchsgegner kann sich daher im Betragsverfahren auf ein nicht berücksichtigtes Mitverschulden nicht berufen (*Soergel-Mertens*, Bürgerliches Gesetzbuch, § 254 Rdnr. 135).

In das Verfahren über den Grund gehören auch Einreden gegen die Aktivlegitimation, u. a. die sich für den Verkehrshaftpflichtprozeß häufig stellende Frage, ob bzw. in welchem Umfang ein Schadensersatzanspruch auf einen Sozialversicherungsträger nach § 116 SGB X übergegangen ist. Im Betragsverfahren kann der Einwand nicht nachgeholt werden (*Geigel-Kolb*, a.a.O., Kap. 39 Rdnr. 44). Anders ist es, wenn das Gericht im Grundurteil die Einrede dem Nachverfahren vorbehalten hat (*Geigel-Kolb*, a.a.O., Kap. 39 Rdnr. 49).

3. § 3 Nr. 8 PflVersG

§ 3 Nr. 8 PflVersG enthält eine Rechtskräfterstreckung bei klageabweisenden Urteilen. Ein Urteil zugunsten des Versicherungsnehmers wirkt auch zugunsten des Versicherers, ein Urteil zugunsten des Versicherers auch zugunsten des Versicherungsnehmers.

D. Begründetheitsprüfung für Unfälle mit zwei Kraftfahrzeugen

Zunächst werden Verkehrsunfälle behandelt, an denen zwei Kraftfahrzeuge beteiligt sind. Derartige Verkehrsunfälle beschäftigen die Gerichte am häufigsten und sollen auch hier im Vordergrund stehen, nicht zuletzt deshalb, weil es in diesen Fällen in aller Regel zur relationstechnisch interessanten Anwendung des § 17 StVG kommt.

I. Klägerstation

In der Regel werden Halter und Versicherung verklagt. War der Halter nicht Fahrer, wird meist zunächst auch der Fahrer verklagt. Der Anspruch gegen die Versicherung (§ 3 Nr. 1 PflVersG) ist immer nachrangig zu prüfen, da er einen Anspruch gegen den Halter bzw. mitversicherten Fahrer voraussetzt. Im übrigen ist danach zu differenzieren, ob der Halter selbst oder ein Dritter gefahren ist. Stets stellt sich die Frage, ob sämtliche in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen zu prüfen sind und wenn ja, in welcher Reihenfolge dies geschehen soll.

1. Notwendigkeit der Prüfung aller Anspruchsgrundlagen

Für den Fall, daß weder Schmerzensgeld gefordert wird, noch der Schaden die Höchstbeträge des StVG (§ 12 StVG) erreicht, hält *Schellhammer* (Die Arbeitsmethode des Zivilrichters, 10. Aufl., Rdnrn. 172 und 192) die Prüfung der Vorschriften aus dem StVG für ausreichend. Die Prüfung der Normen aus dem StVG sei einfacher als die des BGB. Was der Kläger nicht schon aus §§ 7, 18 StVG erhalte, könnten ihm die §§ 823, 831 BGB nicht geben.

Entgegen der Ansicht *Schellhammers* sind Fälle denkbar, in denen auch außerhalb des Schmerzensgeldes und unterhalb der Höchstbeträge des StVG Ansprüche gegen einen Beklagten nur nach BGB durchgreifen, nicht hingegen nach dem StVG.

Beispiele: a) Der Geschäftsherr hat kurzfristig ein Fahrzeug geliehen, ohne dadurch (zusätz-

licher) Halter geworden zu sein. Mit diesem Fahrzeug verursacht sein Verrichtungsgehilfe einen Unfall. Gegen den Geschäftsherrn besteht kein Anspruch aus dem StVG. Der Geschädigte hat gegen ihn jedoch einen Anspruch aus § 831 BGB, wenn er sich nicht entlasten kann. Zwar kann der Geschädigte daneben einen Anspruch aus § 7 StVG gegen den Verleiher als Halter haben, aber danach ist nicht gefragt, wenn der Geschädigte – möglicherweise in Unkenntnis dessen, daß der Geschäftsherr nicht Halter ist – den Prozeß nicht auch gegen den tatsächlichen Halter führt.

b) Kommt es zu einer bloßen Nutzungsbeeinträchtigung ohne Sachbeschädigung im Sinne des § 7 StVG, kann gleichwohl aus § 823 Abs. 1 BGB ein Schadensersatzanspruch wegen Eigentumsbeeinträchtigung gegeben sein.

Beispiel: Ein unfallbeschädigtes Fahrzeug blockiert den Eingang zu einem Ladenlokal, vgl. *Greger*, Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, 2. Aufl., § 7 Rdnr. 120 m. w. N.

c) Bei einem Kraftfahrzeug, das nicht schneller als 20 km/h fahren kann, kann ein Anspruch aus dem StVG ausscheiden (§ 8 StVG), aber aus dem BGB gegeben sein.

d) Der unentgeltlich beförderte Insasse hat wegen § 8a StVG nur Ansprüche aus BGB-Vorschriften.

e) Die Haftung für einen Subunternehmer kann sich nur aus vertraglichen Vorschriften ergeben.

f) Ersatzansprüche wegen entgangener Dienste im Falle der Tötung sind nur bei unerlaubter Handlung i. S. der §§ 823 ff. BGB zu ersetzen.

g) Nach § 823 Abs. 2 BGB kann ohne Verletzung eines der in § 7 Abs. 1 StVG genannten Rechtsgüter ein reiner Vermögensschaden zu ersetzen sein.

Indem *Schellhammer* (a.a.O.) meint, man könne sich in der Klägerstation auf die Prüfung von Ansprüchen aus dem StVG beschränken, durchbricht er ohne Grund die von ihm selbst in Übereinstimmung mit der Anleitungsliteratur zitierte Regel, in der Klägerstation seien auch nach einer bejahten Anspruchsgrundlage weitere in Betracht kommende Anspruchsgrundlagen zu erörtern, da man nicht wisse, wie der Beklagte sich verteidige (*Schellhammer*, a.a.O., Rdnr. 170). Dieser Ansatz ist zwar fragwürdig (wer weiß beim Niederschreiben der Klägerstation nicht schon, wie der Beklagte sich

verteidigt, es sei denn, er schreibt die Klägerstation, ohne die Akte gelesen zu haben). Wenn man aber von dieser Regel in Übereinstimmung mit der Anleitungsliteratur ausgeht, muß man auch in Verkehrsunfallsachen in der Klägerstation sämtliche Anspruchsgrundlagen durchprüfen. In der Beklagtenstation können z. B. § 7 StVG und § 823 BGB entfallen, weil nach dem Beklagtenvorbringen dieser weder Halter noch Führer des Kraftfahrzeugs war. Dann kann es z. B. darauf ankommen, ob der Beklagte mit dem Halter einen Vertrag geschlossen hat. Hat der Beklagte einen Subunternehmer beauftragt, so haftet er für dessen Verschulden aus positiver Vertragsverletzung in Verbindung mit § 278 BGB, wenn während der Durchführung des Vertrages das Fahrzeug des Subunternehmers mit einem Fahrzeug des Klägers (z. B. im Bereich einer Baustelle, auf der beide tätig sind, oder auf dem Firmengelände des Klägers) kollidiert. Trägt der Kläger dieses vor, wozu es ausreicht, wenn er sich den Beklagtenvortrag hilfsweise zu eigen macht, ist dieser Vortrag in der Klägerstation zu prüfen. Zu Recht weisen *Schneider* (MDR 1969, 362) und *Balzer-Forsen* (Relations- und Urteilstechnik, 6. Aufl., S. 72) darauf hin, daß auch im Gutachten zu einem Verkehrsunfall in der Klägerstation sämtliche in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen zu prüfen sind.

2. Prüfungsreihenfolge

Bezüglich der Reihenfolge der Prüfung der Anspruchsgrundlagen aus dem Straßenverkehrsgesetz und dem BGB wird vielfach gelehrt, Ansprüche aus dem StVG seien vor solchen aus Verschuldenshaftung zu prüfen. Dies ergebe sich aus dem Grundsatz, daß Anspruchsgrundlagen mit den geringeren Tatbestandsvoraussetzungen vorzuziehen seien. Die anschließende Erörterung aus Verschuldenshaftung sei dann auf das Notwendigste zu beschränken. Dabei könne teilweise „nach oben“ verwiesen werden (vgl. *Schneider* und *Balzer-Forsen*, jeweils a.a.O.). Kann man dem Referendar eine solche Prüfungsreihenfolge, die sich weder aus dem Gesetz noch aus Gründen der Logik ergibt, vorschreiben? Solange Gesetz, Gründe der Logik oder zwingende ökonomische Argumente keine bestimmte Reihenfolge vorschreiben, muß jedem Relationsverfasser die Freiheit der Wahl bleiben. Muß er sowieso nach herkömmlichen (durchaus fragwürdigen) Grundsätzen der Relationslehre in der Klägerstation sämtliche in Betracht

kommenden Anspruchsgrundlagen prüfen, kann es keine Arbeitersparnis sein, mit § 7 StVG zu beginnen und § 823 BGB nachzuschieben, statt umgekehrt zu verfahren. Zudem trifft die Annahme, eine Prüfung der Ansprüche aus dem StVG sei einfacher als diejenige der BGB-Ansprüche, in aller Regel nicht zu. Fälle, in denen nur die Schadenshöhe streitig ist, können insoweit vernachlässigt werden. In solchen Fällen reicht es, die Anspruchsgrundlage – sei es § 7 StVG oder § 823 BGB – mit einem Satz zu bejahen. Derartige Fälle haben keine verkehrsrechtliche Problematik und sollen hier nicht behandelt werden.

Die Annahme, die Prüfung von StVG-Vorschriften sei einfacher als die der BGB-Vorschriften, hat sich schon in vielen Arbeiten – mitunter auch in Urteilen – negativ ausgewirkt. Das liegt daran, daß in der gerichtlichen Praxis die Bearbeitung eines zum Anspruchsgrund „streitigen“ Verkehrsunfalles in aller Regel nicht bei § 7 bzw. 18 StVG, sondern erst bei § 17 StVG endet, gelegentlich auch bei § 254 BGB oder § 9 StVG i. V. m. § 254 BGB. In allen Fällen, in denen es zu einer Quote kommt, ist eine richtige Beurteilung nur möglich, wenn die Verschuldensfrage sorgfältig geprüft wird. Hierzu sind dieselben Ausführungen notwendig wie bei einer Prüfung nach § 823 BGB. Während bei § 823 BGB die Prüfung der Verschuldensfrage selbstverständlich ist, wird diese mitunter bei der Prüfung von Ansprüchen aus dem StVG mit verhängnisvoller Konsequenz übersehen oder vernachlässigt. Die Gefahr, daß dem Bearbeiter ein solcher Fehler unterläuft, ist geringer, wenn er mit der Prüfung eines Anspruchs aus § 823 BGB beginnt. Durch diesen Hinweis soll der Referendar nicht auf eine vorrangige Prüfung von Ansprüchen aus § 823 BGB eingeschwo-ren werden. Er soll nur erkennen, daß es keine vorgeschriebene Reihenfolge gibt und daß er, wenn er (wie üblich) mit einer Prüfung nach dem StVG beginnt, im Rahmen dieser Prüfung bei § 17 StVG bzw. §§ 9 StVG, 254 BGB die Verschuldensfrage sorgfältig zu behandeln hat.

Im übrigen wird der Aufbau davon beeinflusst, ob – gegebenenfalls neben der Versicherung – Halter und Fahrer verklagt werden oder nur der Fahrer oder Halter. Im letzteren Fall ist zu unterscheiden, ob der – gegebenenfalls neben der Versicherung – allein verklagte Halter zugleich Fahrer ist oder nicht.

3. Unfall, bei dem Halter und Fahrer nach Klägervorbringen identisch sind

a) Anspruchsgrundlagen gegen den Halter

Wenn Halter und Fahrer identisch sind, kommen, sofern kein Schmerzensgeld verlangt wird, was ausschließlich aus unerlaubter Handlung i. S. der §§ 823 ff. i. V. m. § 847 BGB gesprochen werden kann, als Anspruchsgrundlagen in der Regel §§ 7 StVG und 823 Abs. 1 und 2 BGB in Betracht.

Da entgegen meinem für besser gehaltenen Aufbau Gutachten üblicherweise mit § 7 StVG begonnen werden und bei einer Darstellung des Straßenverkehrshaftpflichtrechtes das Haftungssystem des StVG im Vordergrund steht, soll in der nachfolgenden Darstellung der Haftungsnormen mit § 7 StVG begonnen werden. Zudem wird sich der Leser, soweit er (noch) Referendar ist, aus verständlichen Gründen schwertun, von dem üblicherweise vorgeschlagenen Aufbau abzuweichen.

aa) Ansprüche aus § 7 Abs. 1 StVG

§ 7 StVG normiert eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Kfz-Halters. Sie ist der Ausgleich dafür, daß durch die Verwendung eines Kraftfahrzeuges – erlaubterweise – eine Gefahrenquelle eröffnet wird (BGH NJW 1988, 2802).

§ Haftungsgrund

Bei einem auf § 7 StVG gestützten Anspruch ist in der Klägerstation zunächst der Haftungsgrund, § 7 Abs. 1 StVG, zu prüfen. Die Prüfung dieser Vorschrift bereitet in aller Regel keine Schwierigkeiten. Es müssen folgende Voraussetzungen vorliegen:

- Es ist ein Kraftfahrzeug beteiligt;
- Entstehung eines Sach- oder Personenschadens;
- Schadensverursachung „bei dem Betrieb“;
- Anspruchsteller ist Verletzter;
- Anspruchsgegner ist Halter des Kfz.

(A) Kraftfahrzeug

Ein Kraftfahrzeug im Sinne des StVG ist gem. § 1 Abs. 2 StVG ein Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Das Vorliegen eines Kraftfahrzeugs ist in aller Regel so unproblematisch, daß ein Eingehen auf die Definition des

§ 1 Abs. 2 StVG auch im Gutachten einer Relation überflüssig ist.

Die Gefährdungshaftung gilt allerdings nicht für alle Kraftfahrzeuge und alle dadurch Verletzten. Sie ist nach § 8 StVG ausgeschlossen, wenn das Fahrzeug auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann oder wenn der Verletzte beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war. Bei § 8 StVG handelt es sich um eine *Gegennorm*, für deren Voraussetzungen die *Darlegungslast beim Anspruchsgegner* liegt (OLG Köln, VersR 1988, 194). Solange der Kläger nicht selbst die Voraussetzungen des § 8 StVG vorträgt, ist § 8 daher in der Klägerstation nicht zu erwähnen (Kne-meyer, JA-Sonderheit für Referendare, 2. Aufl., S. 54 ff.).

(B) Schaden

Beim Schaden ist zu unterscheiden zwischen der *unmittelbaren Rechtsgutbeeinträchtigung* und der sich daraus ergebenden *mittelbaren Auswirkung auf das Vermögen* des Geschädigten. Beide Schadensbegriffe sind schon deshalb zu unterscheiden, weil die Kausalitätsprüfung (Unterscheidung zwischen haftungsbe-gründender und haftungsausfüllender Kausalität) getrennt zu erfolgen hat. Darüber hinaus gelten für die Feststellung der Rechtsbeeinträchtigung die strengen Voraussetzungen des § 286 ZPO, während für die Bemessung des sich daraus ergebenden Vermögensschadens § 287 ZPO eingreift (vgl. BGHZ 4, 196). Bei der Prüfung des Haftungsgrundes aus § 7 Abs. 1 StVG ist zunächst nur die unmittelbare Beeinträchtigung eines in § 7 Abs. 1 StVG genannten Rechtsguts zu prüfen.

(C) Betrieb

Durch das Merkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ kommen zwei Erfordernisse zum Ausdruck: Das Fahrzeug muß sich *in Betrieb* befinden haben und der Betrieb muß für den Schaden *ursächlich* gewesen sein.

Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs beginnt mit dem Ingangsetzen des Motors. Er ist unzweifelhaft beendet, wenn das Fahrzeug an einem Ort außerhalb des öffentlichen Verkehrs abgestellt wird (BGHZ 29, 163, 169). Nach h.M. ist der Betrieb darüber hinaus beendet, wenn das Fahrzeug im öffentlichen Parkraum (Parkplatz, Parkbucht, Parkstreifen) ordnungsgemäß abgestellt ist (Jagusch-Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 31. Aufl., § 7 Rdnr. 5 m. w. N.; a. A.

Greger, a.a.O., § 7 Anm. 83). Zum Betrieb eines Kfz gehört auch der von ihm gezogene Anhänger, der mit der Zugmaschine eine Einheit bildet (BGHZ 20, 385, 392).

Um die Kombination der beiden vorgenannten Gesichtspunkte ging es in folgendem praktischen Fall:

A zieht mit ihrem Pkw den Wohnwagen des B. Sie stellt den Wohnwagen auf dem Parkstreifen vor ihrem Haus ab und fährt ihren Pkw in die Garage. Streitig war, ob die Feststellbremse ordnungsgemäß angezogen war und Bremsklötze unterlegt waren. Der Wohnwagen machte sich alsbald „selbständig“ und beschädigte ein anderes geparktes Fahrzeug. Dessen Eigentümer verklagte A und B.

Hier konnten sich Ansprüche aus § 7 StVG nur gegen A ergeben, da der Wohnwagen des B zum Betrieb des Pkw der A gehörte. Zu klären blieb nur, ob der Betrieb durch das Abstellen des Wohnwagens beendet worden war. Daran mangelte es, wenn der Wohnwagen nicht ordnungsgemäß abgestellt worden war. Da die Beweisaufnahme zu dieser Frage ein „non liquet“ ergeben hatte, war nach Beweislastgrundsätzen zu entscheiden. Die Beweislast für eine Verursachung beim Betrieb hat der Anspruchsteller.

Zum Betrieb eines Kfz gehört auch der Verlust von Fahrzeugteilen oder Ladung. Kommt es dadurch später zu einem Unfall, ist dieser selbst dann durch den Betrieb des Kfz verursacht worden, wenn sich dieses zum Zeitpunkt des Unfalls bereits an einem Ort außerhalb des Verkehrs befindet. Daher kann sich z. B. aus § 7 StVG ein Anspruch gegen einen Landwirt ergeben, der mit seinem Trecker vom Feld auf die Straße aufgefahren ist und diese mit Lehm beschmutzt hat, wenn dadurch ein anderer Verkehrsteilnehmer einen Unfall erleidet.

(D) Ursächlichkeit

Da es sich bei der Gefährdungshaftung nicht um verhaltensbezogene Verschuldenshaftung handelt, kommt es nicht auf eine Vorhersehbarkeit im Sinne der herkömmlichen Adäquanztheorie an. Im Rahmen der Gefährdungshaftung wird die herkömmliche Adäquanztheorie vielmehr dahin modifiziert, daß neben der Ursächlichkeit im naturwissenschaftlichen Sinne auf die *Zurechenbarkeit zu einem bestimmten Gefahrenkreis*, vor dem der Verkehr geschützt werden soll, abgestellt wird (Geigel-Kunschert,

a.a.O., Kap. 25 Rdnr. 26). Die Zurechnung des verursachten Schadens, also die Folge, gerade hierfür Schadensersatz leisten zu müssen, muß von Sinn und Zweck der Haftungsnorm, also vom *Schutzbereich* des § 7 Abs. 1 StVG umfaßt sein (BGH NJW 1975, 1887). Unter diesem Gesichtspunkt ist z. B. abzugrenzen, wenn der Kfz-Motor für Arbeitsvorgänge benutzt wird und es dabei zu Schäden kommt. Bezieht sich der Betriebsvorgang auf ein Beladen, Befördern oder Entladen von Gütern (z. B.: Der Kfz-Motor treibt die Kippvorrichtung eines Lkw oder den Aufladegreifer eines Langholzfahrzeuges an) und kommt es dabei für andere Verkehrsteilnehmer zu einem Schaden, so fällt dieser noch unter den Schutzbereich des § 7 StVG (Geigel-Kunschert, a.a.O., Kap. 25 Rdnr. 35).

Beispiel aus der Rechtsprechung des BGH: Von einem Streufahrzeug maschinell ausgeworfenes Streugut verursacht Lackschäden an einem geparkten Pkw. Der BGH hat die Schäden der Betriebsgefahr des Streufahrzeugs zugerechnet. Dabei hat er auf zwei Gesichtspunkte abgestellt: 1. Die Gefährdung sei durch eine Art Entladevorgang entstanden; 2. Vor allem werde der Zusammenhang mit dem Betrieb des Streufahrzeugs darin deutlich, daß das Streugut während der Fahrt verteilt worden sei. Insoweit ergebe sich ein durch den Einsatz im Straßenverkehr mitgeprägtes spezifisches Gefahrenpotential (BGH NJW 1988, 3019).

Hingegen fällt es nicht mehr unter den Schutzzweck des § 7 StVG, wenn bei einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine (z. B. Baukran) der Arbeitsvorgang im Vordergrund steht und die Transportfunktion keine Bedeutung hat (Geigel-Kunschert, a.a.O.). Ebenso wenig fällt es unter den Schutzzweck des § 7 StVG, wenn ein Silofahrzeug mittels seines Motors einen Kompressor antreibt und damit das Futter in einen Silo bläst und diesen beschädigt (BGH NJW 1975, 1886). Anders dürfte es freilich sein, wenn es bei dem Vorgang dieses „Futterentladens“ zu einem Schaden im Verkehrsraum kommt, z. B. weil der Schlauch, durch den das Futter geblasen wird, durch Verkehrsraum geht und ein Verkehrsteilnehmer hierüber stolpert.

Insbesondere bei Fällen bloß *mittelbarer Verursachung* ist der Zurechnungszusammenhang besonders zu prüfen. Führt unmittelbar eigenes Verhalten des Geschädigten zu dem Unfall, so ist der Unfall gleichwohl dem Halter eines anderen Kraftfahrzeuges zuzurechnen, wenn dieser das Verhalten des Geschädigten durch den

Betrieb seines Fahrzeugs „herausgefordert“ hat (sogenannte psychische Kausalität; vgl. BGHZ 57, 31; 63, 191).

Beispiel aus der Rechtsprechung des BGH: Auf der Überholspur einer Autobahn drängt ein Kraftfahrer den vorausfahrenden Fahrzeugführer durch Blinken und dichtes Auffahren dazu, nach rechts in eine Lücke einzubiegen. Beim Einbiegen in diese Lücke kommt es zu einem Unfall (BGH VersR 1968, 670). Der Unfall ist dem Hintermann zuzurechnen.

Auch eine – möglicherweise fehlerhafte – Schreckreaktion ist zurechenbar verursacht, wenn ein Betriebsvorgang eines anderen Kraftfahrzeugs hierzu bei verständiger Betrachtung Anlaß geben konnte.

(E) Verletzter

Der Kläger muß Verletzter sein. Verletzter ist bei einem Sachschaden der Eigentümer des Fahrzeugs, aber auch z. B. ein Mieter oder Leasingnehmer, der gegebenenfalls Ersatz für den Ausfall der Nutzungsmöglichkeit verlangen kann.

Der Verletzte darf nicht beim Betrieb des Kfz (z. B. als Fahrer) tätig oder Insasse sein, §§ 8, 8a StVG. Beide Ausschlußnormen, für die der Beklagte die Beweislast hat, sind in der Klägerstation nur dann zu prüfen, wenn der Kläger selbst einen entsprechenden Sachverhalt vorträgt. Trägt der Kläger im Fall des § 8a StVG die anspruchsfreudliche Tatsache, Insasse gewesen zu sein, vor, kann er allerdings anspruchserhaltend die Voraussetzungen für eine entgeltliche, geschäftsmäßige Personenbeförderung als Ausnahme der Ausschlußnorm vortragen. Insoweit hat er die Darlegungslast.

(F) Halter

Der Beklagte muß Halter sein. Halter ist, wer das Fahrzeug nicht nur vorübergehend für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die dazu erforderliche Verfügungsgewalt besitzt (Geigel-Kunschert, a.a.O., Kap. 25 Rdnr. 14).

Bei einer Schwarzfahrt kann die Halterhaftung gem. § 7 Abs. 3, Satz 1, 1. Hs. StVG entfallen. Insoweit handelt es sich um eine Gegennorm, die vom Beklagten darzulegen ist. § 7 Abs. 3, Satz 1, 1. Hs. StVG ist in der Klägerstation daher nicht zu erwähnen, wenn diese Vorschrift nach dem Klägervorbringen nicht eingreift, wohl aber nach dem Vorbringen des Beklagten. Liegt allerdings nach dem Klägervorbringen eine

Schwarzfahrt i.S. des § 7 Abs. 3 Satz 1, 1. Hs. StVG vor, ist dies in der Klägerstation auszuführen. Dann ist ein Anspruch aus § 7 StVG unschlüssig, es sei denn, der Kläger trägt zusätzlich die Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Satz 1, 2. Hs. StVG bzw. § 7 Abs. 3 Satz 2 StVG vor, die dem Haftungsausschluß entgegenstehen. Insoweit obliegt ihm die Darlegungslast (OLG Frankfurt, VRS 1970, 324).

β) Haftungsausschluß gemäß § 7 Abs. 2 StVG

§ 7 Abs. 2 StVG ist eine *Gegennorm*, für die der Anspruchsgegner die Darlegungslast hat. Unabhängig von der Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen § 7 Abs. 2 StVG bereits in der Klägerstation zu prüfen ist (Diese Frage wird unter Punkt D.I.3.a)aa)β)(C) erörtert), soll § 7 Abs. 2 StVG im Rahmen dieser Darstellung bereits jetzt behandelt werden.

Der Anspruch ist nach § 7 Abs. 2 Satz 1 StVG ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein *unabwendbares Ereignis* verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. In Abs. 2 Satz 2 werden Beispiele für ein unabwendbares Ereignis angeführt.

Unabwendbarkeit setzt mehr als Schuldlosigkeit voraus. Unabwendbar ist ein Ereignis, das auch ein geübter Fahrer bei Anwendung äußerster möglicher Sorgfalt und Aufmerksamkeit nicht abwenden kann. Dazu gehört sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln und die Berücksichtigung aller möglichen Gefahrenmomente (vgl. BGH NZV 1988, 104), andererseits bedeutet Unabwendbarkeit keine absolute Unvermeidbarkeit und darf auch der besonders sorgfältige Kraftfahrer grundsätzlich auf das Unterlassen grober Verstöße anderer Verkehrsteilnehmer vertrauen (vgl. BGH NJW 1986, 183).

Bei der Beurteilung der Unabwendbarkeit ist nicht rückschauend zu fragen, ob der Unfall bei anderem Verhalten möglicherweise vermieden worden wäre, sondern von der Sachlage vor dem Unfall aus zu fragen, ob der Kraftfahrer die äußerste, nach den Umständen zumutbare Sorgfalt beobachtet hat (BGH VRS 17, 102). Unabwendbarkeit ist ausgeschlossen, wenn für den Unfall ein Pflichtverstoß des Fahrzeugführers ursächlich war. Andererseits begründet auch ein schuldhafter Verstoß gegen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung keine Unab-

wendbarkeit, wenn der Verstoß nicht unfallursächlich war.

Die Frage nach dem unabwendbaren Ereignis für Halter bzw. Führer des Kfz ist die Frage nach der *Vermeidbarkeit*. Hierzu ist es wichtig, auf den richtigen *Zeitpunkt* abzustellen, von dem an die Vermeidbarkeitsbetrachtung einzusetzen hat.

Beispiel: A fährt bei Rot über die Kreuzung. Als er 200 m hinter der Kreuzung ist, überquert ein Fußgänger die Fahrbahn und wird von A erfaßt. In diesem Fall kann die Unabwendbarkeit nicht damit verneint werden, daß es nicht zu dem Unfall gekommen wäre, wenn A bei Rot gehalten hätte.

Bei der Vermeidbarkeitsbetrachtung ist abzustellen auf den Zeitpunkt der unmittelbar zum Schaden führenden kritischen Verkehrslage (BGH NJW 1985, 1351). Damit ist im Bereich des § 7 Abs. 2 StVG der Zeitpunkt gemeint, in dem von dem besonders geübten sorgfältigen Fahrer im Hinblick auf die ihm erkennbare Gefahr eine Maßnahme zur Gefahrabwendung in Betracht zu ziehen ist. Es ist allein von Bedeutung, ob bei äußerster möglicher Sorgfalt von diesem Zeitpunkt an der Unfall vermieden worden wäre.

Hierzu ein *Beispiel* aus der Rechtsprechung des BGH (NJW 1988, 58): A fährt auf der Überholspur der BAB mit seinem Pkw mit 70 km/h in eine Nebelbank mit unter 10 m Sichtweite. In der Nebelbank war es kurz zuvor auf der Überholspur zu einem Unfall gekommen. A streift ein Unfallfahrzeug und lenkt daraufhin sein Fahrzeug auf die Normalspur und bremst das Fahrzeug bis auf 12 km/h ab. Sodann fährt B mit 80 km/h ungebremst auf das Fahrzeug des A auf.

Nach dem BGH beruht der Unfall für A auf einem unabwendbaren Ereignis. A sei zwar verkehrsordnungswidrig zu schnell in die Nebelbank eingefahren. Für den Zurechnungszusammenhang zwischen dem verkehrswidrigen Verhalten und der späteren Beteiligung an dem Verkehrsunfall genüge es aber nicht schon, daß der Unfall ohne den Verkehrsverstoß vermieden worden wäre, weil A sich mit seinem Kfz bei verkehrsgemäßer Fahrweise nicht an der Unfallstelle befunden hätte. Vielmehr müsse sich im Unfall gerade die Gefahr ausgewirkt haben, die zu vermeiden dem Kraftfahrer durch die in Frage stehende Norm aufgegeben sei. Danach müsse sich im Unfall die auf das zu schnelle Fahren zurückzuführende erhöhte Ge-

fahrenlage aktualisiert haben. Wenn sie zu diesem Zeitpunkt bereits abgeklungen gewesen sei, fehle es an dem erforderlichen Zurechnungszusammenhang mit der vorher begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit. Da jeder Anhaltspunkt dafür fehle, daß B den vorausgegangenen Unfall bemerkt habe oder dadurch irritiert und in seiner Fahrweise beeinflusst worden sei, habe sich die vorausgegangene Gefahrerhöhung nicht mehr ausgewirkt. Es dürfe daher nur noch darauf abgestellt werden, ob die spätere Fahrweise von 12 km/h als solche gefahrerhöhend sei. Insoweit hat der BGH jedoch ein unabwendbares Ereignis angenommen. Eine Geschwindigkeit von nur 12 km/h auf der Normalspur bedeute bei einer Sichtweite unter 10 m eine Gefahr, die selbst nach dem Maßstab der gesteigerten Sorgfalt eines „Idealfahrers“ im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG nicht vermieden werden könne. Auch ein Idealfahrer hätte sich nicht anders verhalten können. Dem stehe nicht entgegen, daß A sich nur „zufällig“ so verhalten habe und nicht von vornherein wie ein „Idealfahrer“ gefahren sei.

γ) Haftungsminde rung gem. § 17 StVG

Wenn in der Klägerstation die Vorschrift des § 7 Abs. 1 StVG für einen Anspruch gegen den Beklagten bejaht und kein Ausschluß der Haftung des Beklagten nach § 7 Abs. 2 StVG gegeben ist, stellt sich die Frage des weiteren Aufbaus: Ist jetzt auf § 17 StVG einzugehen oder erst zu prüfen, ob der Unfall für den Kläger unabwendbar i.S. des § 7 Abs. 2 StVG war. Bevor die Aufbaufrage untersucht wird, soll zunächst die Vorschrift des § 17 StVG erläutert werden. Die Vorschrift regelt in Abs. 1 zwei Fälle:

(A) § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG

§ 17 Abs. 1 Satz 1 StVG regelt einen Ausgleichsanspruch. Mehrere Schädiger haften gemäß § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner. Ohne die Vorschrift des § 17 StVG würde sich der Ausgleich zwischen ihnen nach § 426 BGB grundsätzlich nach Kopfteilen richten. Aber auch bei § 426 BGB ist die Vorschrift des § 254 BGB zu berücksichtigen, so daß es auch bei Anwendung der §§ 426, 254 BGB für den Umfang des Ausgleichs darauf ankommen würde, ob und in welchem Maße der Unfall von den einzelnen Beteiligten verursacht und verschuldet wurde. Nichts anderes regelt § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG.

(B) § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG

Der in der Praxis wichtigere Fall ist in § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG geregelt. § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG ist keine Anspruchsgrundlage, sondern – wie § 254 BGB – eine Norm, die einen Anspruch mindert. Zu beachten ist, daß § 17 StVG eine Sondervorschrift ist, die in ihrem Anwendungsbereich sowohl § 254 BGB als auch § 9 StVG verdrängt (Jagusch-Hentschel, a.a.O., § 17 StVG, Rdnr. 1).

Die Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG sind aus Satz 2 und Satz 1 zu entnehmen, denn Satz 2 knüpft mit seiner Formulierung an Satz 1 an. Satz 2 unterscheidet sich von Satz 1 dadurch, daß es nicht um den Ausgleich mehrerer Ersatzpflichtiger untereinander geht, sondern um die Kürzung eines Schadensersatzanspruches, den ein Beteiligter gegen einen anderen geltend macht. Die Vorschrift hat folgende Voraussetzungen:

(I) Anspruchsteller und Anspruchsgegner sind Kfz-Halter**(II) Der Anspruchsteller hat einen Schadensersatzanspruch gegen den Anspruchgegner**

Insoweit ist streitig, ob es sich um einen Anspruch aus dem StVG handeln muß oder ob die Regelung auch auf Ansprüche aus dem BGB – so die BGH-Rechtsprechung und herrschende Lehre (BGHZ 6, 313; Becker-Böhme, a.a.O., Rdnr. 211) anwendbar ist. Nach einer Mindermeinung soll § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG nur Schäden erfassen, für die nach dem StVG gehaftet wird. Hafte der Schädiger gleichzeitig aus Verschulden, sei der Schaden, für den nach dem StVG gehaftet werde, nach § 17 StVG und der darüber hinausgehende Schaden (Schmerzensgeld und Schäden, die über die Höchstbeträge des § 12 StVG hinausgehen), nach § 254 BGB zu verteilen (Geigel-Rixecker, a.a.O., Kap. 3 Rdnr. 6).

Wesentliche Bedeutung kommt dieser Frage nicht zu, da eine Abwägung nach § 254 BGB statt § 17 StVG zum selben Ergebnis führen würde, denn nach der weiten Auslegung, die § 254 BGB inzwischen erfahren hat, muß sich der schuldlos Geschädigte auch im Rahmen des § 254 BGB eine mitwirkende Betriebsgefahr anrechnen lassen, sofern die Gefährdungshaftung für ihn gesetzlich begründet ist (Staudinger-Medicus, Bürgerliches Gesetzbuch, 12. Aufl., § 254 Rdnr. 10). Folgt man der

h.M., für die neben der Praktikabilität der Wortlaut der Vorschrift (dort heißt es „kraft Gesetzes“ und nicht „kraft dieses Gesetzes“) spricht, ist zu dem Zeitpunkt, in dem sich im Gutachten die Frage der Haftungsinderung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG stellt, die Voraussetzung des Bestehens eines Schadensersatzanspruchs gegen den Anspruchsgegner bereits selbst dann festgestellt, wenn das Gutachten mit der Prüfung eines Anspruchs nach § 823 BGB begonnen worden ist.

(III) Hypothetische Haftung des Geschädigten

Der geschädigte Kfz-Halter müßte selbst ersatzpflichtig sein, wenn statt seiner ein Dritter geschädigt worden wäre. Hier kann geprüft werden, ob sich der Unfall auch beim Betrieb des Kfz des Klägers ereignet hat (§ 7 Abs. 1 StVG) und dessen Haftung nicht nach § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen ist. Ist der Geschädigte Halter eines Kfz mit begrenzter Geschwindigkeit i.S. des § 8 StVG, ist auf seiner Seite ein zum Ersatz verpflichtendes Verschulden (§ 823 BGB) nötig, da für solche Fahrzeuge § 7 StVG nicht gilt, wohl aber § 17 StVG (Becker-Böhme, a.a.O., Rdnr. 208).

Man kann § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG wie folgt lesen: Hat sich der Schaden beim Betrieb zweier (oder mehrerer) Kraftfahrzeuge ereignet und würde der geschädigte Kfz-Halter haften, wenn der Schaden nicht bei ihm selbst eingetreten wäre, so hängt der Umfang seines Ersatzanspruches von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Anspruchsteller oder dem Anspruchsgegner verursacht worden ist.

(IV) Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG

Maßgeblich für die Abwägung sind gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG die Umstände, insbesondere die Frage, welcher Teil den Schaden vorwiegend verursacht hat.

(1) Die Betriebsgefahr

Ausgangspunkt für die Abwägung ist ein Vergleich der von den beteiligten Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahren. Dabei sind abstrakte und konkrete Betriebsgefahr zu unterscheiden. Unter abstrakter Betriebsgefahr versteht man die Gesamtheit aller Umstände, die geeignet sind, bei dem Betriebe eines Kfz Gefahren in den Verkehr hineinzutragen (BGH DAR 1956, 328). Konkrete Betriebsgefahr ist

die von dem Kfz in der konkreten Verkehrssituation ausgehende Gefahr.

Beispiele: Ein Pkw mit abgefahrenen Reifen hat zwar eine allgemein erhöhte Betriebsgefahr, aber nicht bei Fahrt auf trockener Straße. Führt ein 280 km/h schneller Sportwagen in der konkreten Verkehrssituation mit 50 km/h, ist nur diese Geschwindigkeit für die konkrete Betriebsgefahr maßgeblich. Zu unterscheiden sind ferner einfache und erhöhte Betriebsgefahr: Von einfacher Betriebsgefahr eines Kfz spricht man, wenn lediglich feststeht, daß sich das Fahrzeug in Betrieb befunden hat. Erhöhte Betriebsgefahr liegt vor, wenn die von dem Kfz ausgehende Gefahr durch bestimmte Umstände erhöht ist (vgl. Greger, a.a.O., § 9 Rdnr. 83).

Beispiele für erhöhte Betriebsgefahr: Rückwärtsfahrt, hohe Geschwindigkeit, extrem niedrige Geschwindigkeit auf der Autobahn (anders bei Nebel), Fahrt ohne Licht, Überholvorgang, Abbiegevorgang, Fahrstreifenwechsel, technische Mängel des Kfz. Der häufigste Fall einer erhöhten Betriebsgefahr ergibt sich aus einem Fehlverhalten des Fahrers (Greger, a.a.O., z. B.: Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit, Abbiegen ohne Betätigung des Richtungsanzeigers).

Bei der Abwägung nach § 17 StVG ist zunächst die konkrete Betriebsgefahr jedes unfallbeteiligten Fahrzeugs zu bewerten. Anschließend sind die Gewichte miteinander zu vergleichen und in ein Verhältnis zu setzen (Bürsch-Jordan, VersR 1985, 515). Zu beachten ist, daß eine erhöhte Betriebsgefahr nur zu berücksichtigen ist, soweit sie sich auch im Unfallgeschehen gefahrerhöhend ausgewirkt hat (BGH NJW 1988, 58). Für die Klägerstation heißt das, daß der Kläger die Unfallursächlichkeit behaupten muß.

Nicht verkehrsgerechtes Verhalten soll dann nicht als betriebsgefahrerhöhender Umstand zugerechnet werden dürfen, wenn dadurch ein Schaden verursacht ist, der außerhalb des Schutzbereiches der verletzten Verhaltensnorm liegt (Jagusch-Hentschel, a.a.O., § 17 Rdnr. 11, OLG Bamberg, VersR 1987, 1137, Bursch-Jordan, VersR 1985, 515). So schützt das Rechtsfahrgebot (§ 2 StVO) nur den erlaubten Gegen- und Überholverkehr, nicht den einbiegenden oder den aus einer Grundstücksausfahrt kommenden Verkehrsteilnehmer (BGH VersR 1981, 837f., OLG Köln, VersR 1984, 645). Zweifellos hindert fehlender Zu-

rechnungszusammenhang die Begründung eines Anspruchs. Eine andere Frage ist jedoch, ob im Rahmen der Prüfung einer Anspruchsminderung nach § 17 StVG eine erhöhte Betriebsgefahr unabhängig von dem Verschulden aufgrund der konkreten Fahrweise angenommen werden kann. Dies hat das KG (VM 1989, 33) für einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot angenommen, wenn durch diesen Verstoß ein die Fahrbahn überschreitender Fußgänger geschädigt wird. Auch wenn das Rechtsfahrgebot grundsätzlich nur dem Schutz gleichgerichteten Verkehrs diene, so schließe das nicht aus, daß sich durch die Benutzung des linken Fahrstreifens die Betriebsgefahr des unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs erhöht habe.

(2) Verschulden als Betriebsgefahrerhöhung

Nach überwiegender Ansicht erhöht das Verschulden des Kfz-Führers die von „seinem“ Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr (vgl. *Jagusch-Hentschel*, a.a.O., § 17 Anm. 11 mit Nachw.). Wenn man dem folgt, ist fast bei jedem Verkehrsunfallprozeß auch bei der Prüfung der StVG-Vorschriften Verschulden zu prüfen. Dabei versteht sich von selbst, daß auch hier die Verschuldensfrage ebenso sorgfältig zu prüfen ist wie im Rahmen einer Prüfung des § 823 BGB. Das wird allerdings vielfach übersehen. Die Prüfung der StVG-Vorschriften ist daher bei richtiger Handhabung nicht einfacher als die der §§ 823 ff. BGB. Ein Beginn der Prüfung mit § 7 StVG führt zu der seltenen Konstellation, daß nicht im Rahmen der *Anspruchsnorm* (§ 7 StVG), sondern erst im Rahmen einer Gegenvorschrift, die die Haftung des Beklagten mindert (§ 17 Abs. 1 StVG), das Verschulden des Beklagten zu prüfen ist. Auch das spricht für eine vorrangige Prüfung der §§ 823 ff. BGB.

Wenn Halter und Fahrer identisch sind, ist es allerdings müßig, die These, Verschulden erhöhe die Betriebsgefahr, zu überprüfen. Sein eigenes Verschulden muß sich der Halter nämlich immer zurechnen lassen. Bei der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG muß es daher berücksichtigt werden, sei es als ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand, sei es unter dem Gesichtspunkt der in § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG genannten „Umstände“. Von praktischer Bedeutung kann die Frage, ob Verschulden des Fahrers die Betriebsgefahr erhöht, erst dann werden, wenn ein vom Fahrer personenverschiedener Halter in Anspruch genommen wird.

Die Frage wird daher erst später (D.I.4.b)dd) erörtert.

(3) Quoten und Quotentabellen

Als gängige Quoten haben sich Brüche, die im Nenner nicht größer als 5 sind und Prozentwerte in gleichmäßigen Zehnersprüngen von 20 % bis 80 % sowie 100 bzw. 0 % durchgesetzt. Feinere Unterscheidungen sollten nicht getroffen werden, da sie rational nicht begründet werden können. Quoten von 10:90 werden in der Praxis nicht ausgeworfen. Eine Haftung von 80 % besagt bereits, daß die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Haftenden (einschließlich bzw. zuzüglich sonstiger bei der Abwägung zu berücksichtigender „Umstände“) viermal so groß ist wie die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Anspruchstellers.

Die Abwägung kann auch dazu führen, daß die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs gegenüber dem Verursachungsbeitrag des Gegners derart überwiegt, daß eine Haftung zu 100 % gerechtfertigt ist. Dies kann insbesondere der Fall sein bei schwerwiegendem Verschulden, grob verkehrswidrigem oder sehr gefährlichem Verhalten des Gegners (auch wenn es nur nach dem Anscheinsbeweis festgestellt ist), während der andere nur für einfache Betriebsgefahr einzustehen hat (*Greger*, a.a.O., § 17 Rdnr. 57, *Krumbholz-Paul-Brüseken*, NZV 1988, 169).

Für die Abwägung können Quotentabellen (*Hamburger Quotentabelle*, auszugsweise abgedruckt bei *Bursch-Jordan*, VersR 1985, 519 ff.; *Krumbholz-Paul-Brüseken*, NZV 1988, 168 ff.) oder unter Ordnungsgesichtspunkten zusammengestellte Übersichten von Gerichtsentscheidungen zur Haftungsquotierung (z. B. *Grünenberg*, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, wo etwa 2 900 veröffentlichte Entscheidungen nach dem StVG systematisch zusammengestellt sind oder *Greger*, a.a.O., § 17 Rdnr. 61 ff.) hilfreich sein. Zu beachten ist jedoch, daß man den Einzelfall mit seinen Besonderheiten im Auge behalten muß. Es empfiehlt sich daher, soweit in den Tabellen auf Entscheidungen Bezug genommen wird, diese nachzulesen, um zu prüfen, ob die zitierten Fälle mit dem zu entscheidenden vergleichbar sind.

(C) Gutachtenaufbau zu § 17 StVG

Für die Relation stellt sich folgende *Aufbaufrage*: Ist in der Klägerstation nach der Behandlung des § 7 Abs. 1 und des § 7 Abs. 2 StVG in bezug auf den Beklagten jetzt § 17 StVG zu

prüfen oder ist erst zu prüfen, ob der Unfall auch für den Kläger nicht unabwendbar i. S. des § 7 Abs. 2 StVG war?

Schneider (MDR 1969, 197) bietet hierzu zwei Aufbauschemata an, die logisch korrekt und daher gleichwertig seien sollen:

(I) Erster Weg bei Schneider.

1. Ist beim (beklagten) Halter B § 7 Abs. 1 StVG gegeben?
Wenn ja:
2. Ist beim Halter B § 7 Abs. 2 StVG gegeben?
Wenn nein:
3. Ist beim (klagenden) Halter K § 7 Abs. 1 StVG gegeben?
Wenn ja:
4. Ist beim Halter K § 7 Abs. 2 StVG gegeben?
Wenn nein:
5. Haftungsausgleich nach § 17 Abs. 1 StVG

(II) Zweiter Weg bei Schneider:

1. Ist bei dem Halter B § 7 Abs. 1 StVG gegeben?
Wenn ja:
2. Ist bei Halter B § 7 Abs. 2 StVG gegeben?
Wenn nein:
3. Haftungsausgleich nach § 17 Abs. 1 StVG?
a) Dann muß auch K nach § 7 Abs. 1 StVG haften und
b) darf nicht durch § 7 Abs. 2 StVG entlastet sein.

Vorzuziehen ist der zweite Weg. Beim ersten Weg ist es schwierig, dem Leser die Notwendigkeit der Prüfungen zu Ziffern 3 und 4 deutlich zu machen. Es ist bei diesem Aufbau nicht einleuchtend, daß bei der Prüfung eines Anspruchs gegen den Beklagten nach einer Haftung des Klägers oder einem Haftungsausgleich für den Kläger gefragt wird. Beim zweiten Weg bestehen diese Schwierigkeiten nicht. Dieser Weg ist leicht nachvollziehbar und entspricht der üblichen Prüfung von BGB-Ansprüchen: Zunächst wird die Entstehung des Anspruchs geprüft (§ 7 Abs. 1 StVG). Sodann wird gefragt, ob der Anspruch wegen unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen ist (§ 7 Abs. 2 StVG). Ist der Anspruch nicht ausgeschlossen, stellt sich die Frage, ob eine Haftungsminde- rung gegeben ist (§ 17 Abs. 1 Satz 2 StVG). Bei dieser Prüfung wird die Haftung des Klägers gemäß § 7 Abs. 1 StVG als Voraussetzung einer Gegennorm und § 7 Abs. 2 StVG als Ausnahme dazu angeführt. In diesem Zusammenhang wird deutlich, warum bei einer Prüfung

eines Anspruchs gegen den Beklagten eine Haftung des Klägers untersucht wird.

Relationstechnisch ist zu beachten, daß § 7 Abs. 2 StVG als Ausschluß einer Haftung des Beklagten nicht in der Klägerstation geprüft werden muß, solange ein solcher Ausschluß nach dem eigenen Vorbringen des Klägers offensichtlich nicht eingreift (Knemeyer, JA 1981, 280; Siegburg, Einführung in die Relations- und Urteilstechnik, 4. Aufl., Rdnr. 299). Hingegen ist bei einem Unfall, der sich zwischen zwei Kraftfahrzeugen ereignet, § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG immer schon in der Klägerstation zu prüfen (Bursch-Jordan, VersR 1985, 517). Denn sobald der Kläger vorträgt, daß sein Kraftfahrzeug beteiligt ist, trägt er die Voraussetzungen des § 17 StVG vor, und sein Anspruch kann nicht mehr in voller Höhe schlüssig sein, es sei denn, der Kläger trägt weiter vor, daß für ihn die Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 StVG gegeben sind bzw. der Unfall in so hohem Maße vom Beklagten überwiegend verursacht und verschuldet ist, daß die eigene Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs nicht mehr ins Gewicht fällt. Deshalb empfehle ich gegenüber den von Schneider aufgezeigten Aufbauwegen für die Prüfung eines Verkehrsunfalls zwischen 2 Kraftfahrzeughaltern für die Klägerstation folgendes drittes Aufbauschema:

(3) Dritter Weg:

(Prüfschema für die Klägerstation)

1. Ist gegen den Beklagten ein Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG oder einer anderen Anspruchsgrundlage gegeben?
Nein: Kein Anspruch
Ja: Dann
2. Ist der Anspruch nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG gemindert?
 - a) Sind die normalen Entstehungsvoraussetzungen einer hypothetischen Haftung des Klägers gegeben (Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG bzw. bei einem Fahrzeug i.S. des § 8 StVG die Voraussetzungen des § 823 BGB)?
Nein: Alleinhaftung des Beklagten
Ja: Dann
 - b) Greift für den Kläger ein Haftungsausschluß durch (§ 7 Abs. 2 StVG)?
Ja: Alleinhaftung des Beklagten
Nein: Dann
 - c) Abwägung
Vergleich der sich aus dem Klägervortrag ergebenden Verursachungs- und Verschuldensbeiträge.

Zur Verdeutlichung dessen, was in der Klägerstation zu prüfen ist, sei folgendes *Beispiel für einen Säumnisfall* gegeben:

A klagt gegen B auf Zahlung von 1 000 DM. In der Klagebegründung heißt es: Die Pkw des A und B sind auf einer durch Lichtzeichenanlagen gereinigten Kreuzung zusammengestoßen. Der Kläger hat eine Gehirnerschütterung erlitten und weiß daher nicht, ob die Lichtzeichenanlage für ihn Grün oder Rot zeigte und will daher keine Angaben machen. Da der ordnungsgemäß geladene B nicht erscheint, beantragt A den Erlass eines Versäumnisurteils.

Als Ergebnis habe ich zu diesem mehrfach Referendaren zur Diskussion gestellten Fall nicht selten gehört, A erhalte ein Versäumnisurteil über 1 000 DM oder die Klage sei durch unechtes Versäumnisurteil in vollem Umfang abzuweisen. Bei richtiger Prüfung ergibt sich jedoch folgendes: B haftet aus § 7 Abs. 1 StVG, denn der Unfall hat sich beim Betrieb seines Kfz ereignet. Der Anspruch ist jedoch gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG gemindert, denn der Unfall hat sich auch beim Betrieb des Kfz des A (§ 7 Abs. 1 StVG) ereignet und dieser hat nicht dargetan, daß der Unfall für ihn auf einem unabwendbaren Ereignis (§ 7 Abs. 2 StVG) beruht. Insoweit ist sein Vortrag nicht schlüssig, da danach offen ist, ob A bei Grün oder Rot in die Kreuzung eingefahren ist. Die nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG vorzunehmende Abwägung ergibt gleiche Haftungsanteile, da nicht dargetan ist, daß die Betriebsgefahr eines der beiden Fahrzeuge überwiegt. Ergebnis: Der Klage ist in Höhe von 500 DM durch Versäumnisurteil stattzugeben, im übrigen ist sie durch unechtes Versäumnisurteil abzuweisen.

δ) Umfang des zu ersetzenden Schadens

Nach der Prüfung des Haftungsgrundes aus der ersten Anspruchsgrundlage (hier § 7 mit der Haftungsminde rung gem. § 17 StVG) folgen Ausführungen zur Schadenshöhe, bevor danach weitere Anspruchsgrundlagen geprüft werden.

(A) Ursächlichkeit

Zu ersetzen ist nur der Schaden, der aus der in § 7 StVG genannten Rechtsgutverletzung entstanden ist. Insoweit ist die Ursächlichkeit des Unfalls für die einzelnen Vermögensseinbußen (haftungsausfüllende Kausalität) zu prüfen. Ferner muß der Schaden innerhalb des Schutzzwecks des § 7 StVG liegen (BGHZ 37, 311).

Beispiel: Im Anschluß an einen von ihm durch Verletzung der Vorfahrt verschuldeten Verkehrsunfall versuchte der Schädiger vor der Polizei, den Geschädigten als den wahren Schädiger darzustellen. Aus Erregung hierüber und durch die Aufregung über den Unfall erlitt der an Bluthochdruck leidende Geschädigte einen Schlaganfall.

Der BGH hat im Beispielfall einen haftungsrechtlichen Zurechnungszusammenhang verneint. Eine Schadenszurechnung zu der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs des Schädigers sei aus denselben Gründen zu verneinen wie die haftungsrechtliche Verknüpfung mit dem schuldhaften Verstoß gegen die Vorschrift des § 8 StVO. Die Verantwortlichkeit des Halters müsse auf solche Schäden beschränkt bleiben, in denen sich gerade die vom Kraftfahrzeug als solchem ausgehenden Gefahren aktualisiert hätten. Es fehle an dem erforderlichen inneren Zusammenhang (BGH NJW 1982, 2616).

(B) Die den Schadensersatz regelnden Vorschriften

Wegen des erlitten Sachschadens kann der Geschädigte gemäß § 249 BGB Wiederherstellung des Zustandes verlangen, der bestehen würde, wenn sich der Unfall nicht ereignet hätte. Im Hinblick auf §§ 249 Satz 2, 251 Abs. 2 BGB geht der Anspruch regelmäßig – gegen den Versicherer gemäß § 3 Nr. 1 Satz 2 PflversG stets – auf Geldersatz. Der Anspruch ist jedoch gemäß § 12 StVG auf 100 000 DM begrenzt.

§§ 10 und 11 StVG konkretisieren die Schadensersatzpflicht im Falle der Tötung bzw. Körperverletzung, wobei sich die Höchstersatzbeträge gemäß § 12 StVG bestimmen.

Die Höchstbeträge des § 12 StVG gelten auch, wenn sich die Ersatzpflicht wegen § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG auf einen Bruchteil beschränkt (Geigel-Rixecker, a.a.O., Kap. 3 Rdnr. 52).

Beispiel: Sachschaden 600 000 DM, Haftungsanteil 50 %. Der Kläger erhält statt 300 000 DM den Höchstbetrag von 100 000 DM, nicht aber nur 50 % vom Höchstbetrag (= 50 000 DM).

(C) Umfang des Schadensersatzes bei Feststellungs- und Teilklagen

Eine *Feststellungsklage*, die die Ersatzpflicht dem Grunde nach betrifft, kann nur innerhalb der Höchstbeträge und soweit nicht Ansprüche

auf Sozialversicherungsträger übergegangen sind, begründet sein.

Bei *Teilklagen* schadet eine den Kläger nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG treffende Mithaftungsquote nicht, wenn die von ihm zu tragende Schadensquote den nicht geltend gemachten Teil nicht übersteigt. Nicht etwa ist der eingeklagte Teil nur im Umfang der Haftungsquote begründet (*Geigel-Koib*, a.a.O., Kap. 39 Rdnr. 39).

(D) Übergangene Ansprüche und Quotenvorrecht

Häufig lösen Verkehrsunfälle nicht nur Ersatzansprüche gegen den Unfallverursacher aus, sondern begründen versicherungs- und versorgungsrechtliche Ansprüche des Geschädigten, z. B.: Ansprüche gegen die Kaskoversicherung, Ansprüche auf Sozialleistungen oder Sozialhilfe, Lohnfortzahlung, beamtenrechtliche Gehaltsfortzahlung oder Beihilfeansprüche, Ansprüche gegen private Kranken- und Unfallversicherungen. Dann kann sich die Frage stellen, ob und in welchem Umfang Ansprüche übergegangen sind (§§ 67 VVG, 116 SGB X, 4 LohnfzG, 87a BBG bzw. § 52 BRRG mit den entsprechenden Vorschriften der Landesbeamtengesetze).

(I) Übergang nach § 67 VVG

Im Bereich der *Privatversicherung* gehen gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 VVG Ersatzansprüche des versicherten Geschädigten gegen den Schädiger auf den Versicherer über, wenn und soweit dieser den Schaden ersetzt hat. Der Übergang beschränkt sich auf die *kongruenten Ersatzansprüche*, d. h. die Ansprüche, die dem Ausgleich des versicherten Risikos entsprechen. Bei der Kaskoversicherung sind das die Ansprüche auf Ersatz des *unmittelbaren Schadens*. Dazu zählen u. a. Reparaturkosten, Abschleppkosten, Sachverständigenkosten, technischer und merkantiler Minderwert (BGH NJW 1982, 829). Nicht kongruent sind Sachfolgeschäden, z. B. Nutzungsausfall, Verdienstausschlag, Mietwagenkosten, Unkostenpauschale (BGH NJW 1982, 827).

Nach § 67 Abs. 1 Satz 2 VVG darf der Forderungsübergang nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden. Daraus entnimmt die *Differenztheorie* das *Quotenvorrecht des Versicherungsnehmers*. Der kongruente Schadensersatzanspruch des Versicherungsnehmers geht auf den Versicherer

nur insoweit über, als Versicherungsleistungen und Schadensersatzanspruch einen höheren Betrag ergeben, als zum Schadensausgleich erforderlich ist (Soergel-Mertens, a.a.O., § 249 Vb 175). Durch das Quotenvorrecht wird gewährleistet, daß der Geschädigte in bezug auf das versicherte Risiko vollständig entschädigt wird und auf die Versicherung nur überschießende Schadensersatzansprüche übergehen. Dies wird relevant, wenn die Versicherung nicht sämtlichen Schaden (z. B. wegen einer Selbstbeteiligung oder eines Ausschlusses bestimmter Schadensposten einer Schadensart) zu ersetzen hat und wenn der Schädiger nur zu einer Quote haftet.

Hat der Geschädigte eine Kaskoversicherung, so sind für die Berechnung des ihm verbleibenden Anspruchs gegen den Unfallverursacher zunächst die entstandenen Teilansprüche des Geschädigten getrennt nach unmittelbaren Sachschäden (Kasko-Bereich) und Sachfolgeschäden zu ermitteln. Sodann ist zu prüfen, welche Differenz dem Geschädigten im Kaskobereich verblieben ist, *Die Differenz im Kaskobereich steht dem Versicherungsnehmer im Wege des Quotenvorrechts zu*. Insoweit kommt ein Forderungsübergang nach § 67 Abs. 1 VVG nicht in Betracht.

Beispiel: Unfall zwischen A und B. A hat einen Sachschaden in Höhe von 10 000 DM erlitten. B haftet zu 50 %. A hat bei V eine Kaskoversicherung. V hat an A 8 350 DM gezahlt. Der Schaden des A setzt sich wie folgt zusammen:

Reparaturkosten	8 050 DM
Minderwert	400 DM
Abschleppkosten	100 DM
Sachverständigenkosten	450 DM
Mietwagenkosten	970 DM
Unkostenpauschale	30 DM
	<u>10 000 DM</u>

Davon beträgt der Schaden im Kaskobereich (unmittelbarer Sachschaden):

Reparaturkosten	8 050 DM
Minderwert	400 DM
Abschleppkosten	100 DM
Sachverständigenkosten	450 DM
	<u>9 000 DM</u>

Für A ist gegen B im Kaskobereich folgender Anspruch entstanden:

50 % von 9 000 DM = 4 500 DM. Im Kaskobereich ist für A noch ein Betrag von 9 000 - 8 350 = 650 DM offen. Von dem im Kaskobereich entstandenen Anspruch in Höhe von 4 500 DM

kann A noch die Differenz in Höhe von 650 DM geltend machen, die restlichen 3 850 DM sind gem. § 67 Abs. 1 Satz 2 VVG auf die Versicherung übergegangen.

Der Schaden außerhalb des Kaskobereichs (Sachfolgeschäden) beläuft sich auf:

Mietwagenkosten	970 DM
Unkostenpauschale	30 DM
	<u>1 000 DM</u>

Davon hat B 50 % an A zu zahlen, da insoweit die Forderung nicht übergegangen ist.

Gesamtanspruch A gegen B: 1 650 DM (Zur Berechnung vgl. BGH NJW 1982, 830).

(II) Übergang nach § 116 SGB X

Auf Sozialversicherungsträger gehen kongruente Schadensersatzansprüche bereits im Zeitpunkt des Schadensereignisses über, § 116 SGB X.

Unproblematisch ist es, wenn der Unfallverursacher voll haftet. Der Versicherte erhält die Sozialleistungen. In diesem Umfang geht sein Schadensersatzanspruch über. Sind die Sozialleistungen geringer als der kongruente Schaden, bleibt dem Versicherten der Restschadensersatzanspruch. Er erhält also 100 % (vgl. *Wussow*, Unfallhaftpflichtrecht, 13. Aufl., Rdnr. 1477).

Ist der Schadensersatzanspruch gegen den Unfallverursacher auf eine Höchstsumme (z. B. § 12 StVG) begrenzt, steht dem Versicherten ein Quotenvorrecht vor dem Sozialversicherungsträger zu (§ 116 Abs. 2 SGB X).

Schuldet der Unfallverursacher infolge mitwirkenden Verschuldens oder infolge mitwirkender Verursachung nur eine Quote und sind die Sozialleistungen niedriger als der Schaden, wird gemäß § 116 Abs. 3 Satz 1 SGB X nach der *relativen Theorie* abgewickelt, d. h. *auf den Sozialversicherungsträger geht der um die Haftungsquote des Schädigers herabgesetzte kongruente Anteil des Schadensersatzanspruchs über*.

Beispiel: Auf einen kongruenten Schaden von 1 000 DM hat der Unfallverursacher wegen Mitverursachung des Geschädigten 75 % zu zahlen. Der Sozialversicherungsträger muß 500 DM zahlen. In diesem Fall gehen 375 DM (= 75 % von 500) auf den Sozialversicherungsträger über. A erhält also 500 DM vom Sozialversicherungsträger und weitere 375 DM

8/9
DM
sind
he-
chs
DM
DM
DM
weil
Zur
gru-
zeit-
116
er-
hält
ieht
die
nte
est-
) %
Jfl.,
den
. B.
ten
he-
mir-
der
So-
ird
der
So-
laf-
zte
an-
von
lit-
ah-
uß
DM
re-
m
DM

vom Unfallverursacher (vgl. *Küppersbusch*, VersR 1983, 198; *Wussow*, a.a.O., Rdnr. 1479).

Ist der Schadensersatzanspruch sowohl durch eine Mithaftungsquote als auch die Höchstgrenze (§ 12 StVG) begrenzt, sind die Gesichtspunkte des Vorrangs des Geschädigten (§ 116 Abs. 2 SGB X) und des Gleichrangs der Beteiligten (§ 116 Abs. 3 Satz 2 SGB X) miteinander zu kombinieren. Wegen Einzelheiten und Berechnungen sei auf *Wussow*, a.a.O., Rdnrn. 1477ff. verwiesen.

bb) Ansprüche aus § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG

Nach Prüfung der Schadenshöhe muß nach der herrschenden Meinung in der Anleitungsliteratur in der Klägerstation auch bei bereits bejahter Schlüssigkeit aus einer Anspruchsgrundlage die Prüfung weiterer Anspruchsgrundlagen erfolgen.

Ist der in Anspruch genommene Halter zugleich Führer des Kfz, greift die Fahrzeugführerhaftung nach § 18 StVG gleichwohl nicht ein, denn die Vorschrift bezieht sich nur auf den vom Halter personenverschiedenen Fahrzeugführer (*Weber*, DAR 1988, 187, Fn 19).

cc) Ansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB

Ansprüche aus dem BGB werden durch das StVG nicht ausgeschlossen, § 16 StVG.

Die Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB greift ein, wenn ein dort genanntes Rechtsgut rechtswidrig und schuldhaft verletzt worden und dadurch ein dem Verletzter zurechenbarer Schaden verursacht worden ist (*Palandt-Thomas*, Bürgerliches Gesetzbuch, 51. Aufl., § 823 Rdnr. 1).

Die Feststellung der Rechtswidrigkeit ist in der Regel nicht schwierig, wenn man der h.L. vom *Erfolgsunrecht* folgt. Danach ist jede Verletzung eines der in § 823 BGB genannten Rechtsgüter rechtswidrig, wenn nicht ausnahmsweise ein Rechtfertigungsgrund eingreift, was im Bereich des Verkehrshaftpflichtrechtes kaum in Betracht kommt (*Greger*, a.a.O., § 16 Rdnr. 56).

α) Die fahrlässige Unfallverursachung

Bei der Prüfung des § 823 BGB liegt in der Regel das Schwergewicht bei der Verschuldensprüfung, und zwar – da vorsätzlich herbeigeführte Verkehrsunfälle (gelegentlich werden sie produziert, um betrügerisch die Versicherungsleistungen zu kassieren) relativ selten

sind – bei der Prüfung der Fahrlässigkeit. Ist im Rahmen des § 17 StVG das Verschulden bereits geprüft, kann insoweit Bezug genommen werden.

Da das fahrlässige Verhalten für die Rechtsgutverletzung *kausal* sein muß, ist ein Bezug zwischen Pflichtverletzung und Unfall (womit hier die Rechtsgutverletzung gemeint ist) herzustellen. Es ist also die fahrlässige Unfallverursachung zu prüfen, d. h. Verschulden in Form der Fahrlässigkeit und Kausalität der Pflichtwidrigkeit.

„Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt“ (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB). Insoweit kann zwischen äußerer und innerer Sorgfalt unterschieden werden (BGH VersR 1986, 765; *Deutsch*, JZ 1988, 993; *Geigel-Rixecker*, a.a.O., Kap. 2 Rdnr. 27). Die äußere Sorgfalt bezieht sich auf das sachgerechte Verhalten gegenüber dem Rechtsgut (*Deutsch*, a.a.O.). Sie ist verletzt bei einem objektiven Verstoß gegen eine Verhaltenspflicht (*Greger*, a.a.O., § 16, Rdnr. 47). Zur Begründung des Fahrlässigkeitsvorwurfes muß neben dem objektiven Pflichtverstoß als subjektives Moment das Außerachtlassen der Sorgfalt gegeben sein. Insoweit ist zu fragen, ob sich der Schädiger über die Erkennbarkeit und Vermeidbarkeit der Tatbestandsverwirklichung hinweggesetzt hat (*Greger*, a.a.O.).

Bezüglich des zurechenbaren Ursachenzusammenhangs zwischen der Pflichtwidrigkeit und der Rechtsgutverletzung ist für die Prüfung des adäquaten Kausalzusammenhangs abzustellen auf den Verlauf vom Zeitpunkt des Eintritts der konkreten kritischen Verkehrssituation bis zum Unfall (*Palandt-Heinrichs*, a.a.O., Rdnr. 65 vor § 249). Für die Begründung eines Zurechnungszusammenhangs ist die Adäquanzlehre jedoch eingeschränkt durch die Schutzzwecklehre. Diese gilt nicht nur für die eigentlichen Schutzgesetzverletzungen nach § 823 Abs. 2 BGB, sondern auch für § 823 Abs. 1 BGB (BGHZ 27, 138; 32, 205; *Greger*, a.a.O., § 16 Rdnr. 55). Sie gilt für haftungsbegründende und haftungsausfüllende Kausalität (*Palandt-Heinrichs*, a.a.O., Rdnr. 64 vor § 249). Es kann daher für einen Verschuldensvorwurf nur eine adäquat kausale Verletzung einer solchen Pflicht in Betracht kommen, die nach ihrem Schutzzweck die konkret eingetretene Rechtsgutverletzung verhindern soll.

Aufbaumäßig kann, obwohl die Schutzzwecklehre eine Einschränkung der Adäquanzlehre

ist, der Schutzbereich im Zusammenhang mit der zu prüfenden Pflichtverletzung erörtert werden, bevor die Kausalität geprüft wird. Das empfiehlt sich zumindest dann, wenn der Schutzbereich die eingetretene Rechtsgutverletzung nicht deckt und dadurch Erörterungen zur Kausalität überflüssig werden. Umgekehrt sollte bei fehlender Kausalität und zu bejahendem Schutzzweck sofort auf die fehlende Kausalität abgestellt werden, da Ausführungen zum Schutzzweck dann überflüssig sind.

Die Prüfung der fahrlässigen Unfallverursachung bereitet in der Praxis – insbesondere Referendaren – nicht selten Schwierigkeiten. In der Arbeitsgemeinschaft, in der praktischen Ausbildung und im Examen habe ich häufig erlebt, daß die Elemente einer fahrlässigen Unfallverursachung nicht herausgearbeitet wurden und deshalb brauchbare Subsumtionen nicht gelangen. Sie sollen daher hier noch einmal zusammengestellt und im einzelnen erörtert werden:

- (A) objektive Pflichtwidrigkeit
- (B) Schutzbereich
- (C) Kausalität der Pflichtverletzung für den Erfolg
 - (I) Festlegung des Zeitpunktes der kritischen Verkehrssituation
 - (II) Feststellung des verkehrsgerechten Verhaltens
 - (III) hypothetischer Verkehrsablauf
- (D) Verletzung der inneren Sorgfalt (Erkennbarkeit und Vermeidbarkeit der Tatbestandsverwirklichung)

Zu (A): Die *objektive Pflichtwidrigkeit* bzw. Verletzung der äußeren Sorgfalt ist gegeben, wenn das gegenüber dem verletzten Rechtsgut sachgerechte Verhalten nicht erfolgt ist (*Deutsch*, JZ 1988, 995). In der Regel ergibt sich die Pflichtwidrigkeit aus einem *Verstoß gegen die StVO*. Die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung sind gerade dazu da, außer einen flüssigen Verkehr zu ermöglichen, Unfälle zu verhindern. Die Anwendung der Straßenverkehrsordnung steht daher im Mittelpunkt des Verkehrshaftpflichtrechtes. Jedenfalls dann, wenn Verschulden zu prüfen ist, und sei es auch nur als Umstand für die Abwägung im Rahmen des § 17 Abs. 1 StVG, kann auf eine sorgfältige Prüfung des Verkehrsgeschehens anhand der StVO nicht verzichtet werden. Gerade hier werden in praktischen Referendararbeiten häufig gravierende Fehler begangen. Ich habe es schon erlebt, daß in Verkehrsunfallrelationen

überhaupt nicht auf die maßgeblichen Vorschriften der StVO eingegangen worden ist, obwohl dazu Anlaß bestand. Die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ verlangt darüber hinaus aber auch, erkennbar gefahrträchtige Situationen nach Möglichkeit zu entschärfen bzw. das Entstehen solcher Situationen zu vermeiden. Unter Umständen dürfen sogar bestimmte Verkehrsregeln nicht befolgt werden, wenn gerade dadurch, z. B. infolge verkehrswidrigen Verhaltens anderer, eine Unfallgefahr heraufbeschworen würde (Greger, a.a.O., § 16 Rdnr. 139).

Zu (B): Weiter muß die verletzte Pflicht gerade darauf angelegt sein, den eingetretenen Erfolg zu verhindern. Die eingetretene Folge muß im *Schutzbereich* der verletzten Norm liegen. Der Schaden muß zu der vom Schädiger geschaffenen Gefahrenlage in einem inneren Zusammenhang stehen; eine bloß zufällige Verbindung genügt nicht.

Die Frage des Schutzbereichs soll beispielhaft am Rechtsfahrgebot und an der sog. „halben Vorfahrt“ dargestellt werden.

(I) Schutzbereich des Rechtsfahrgebotes

Das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO schützt nach der Rechtsprechung nur den *Gegen- und Überholverkehr*, nicht den einbiegenden oder kreuzenden Querverkehr. Infolgedessen darf auch in Höhe einer einmündenden untergeordneten Straße überholt und dabei die linke Fahrbahnseite in Anspruch genommen werden. Die Vorfahrtberechtigung gegenüber dem auf der untergeordneten Straße nach rechts einbiegenden Verkehr geht dadurch nicht verloren (BGH VersR 1975, 37). Nach dem BGH soll sogar derjenige, der gegen das Rechtsfahrgebot verstößt, darauf vertrauen

dürfen, daß der auf der untergeordneten Straße einbiegende Verkehr seinen Vorrang beachtet. Allerdings kann auch hier in besonderen Fällen die Benutzung der linken Fahrbahnseite zum Überholen im Kreuzungsbereich verkehrswidrig sein, etwa bei fehlender Einsicht in die von links einmündende Straße (BGH VersR 1977, 526). Das Vorfahrtsrecht erstreckt sich über die gesamte Fahrbahnbreite und entfällt auch nicht dadurch, daß sich der Bevorrechtigte verkehrswidrig verhalte. Der Vorwurf schuldhaften verkehrswidrigen Verhaltens könne allerdings gemacht werden, wenn das Vorfahrtsrecht mißbraucht werde, indem gegen das Gebot der allgemeinen Sorgfalts- und Rücksichtspflichten des Kraftfahrers gemäß § 1 Abs. 2 StVO verstoßen werde.

Insoweit ist zu beachten, daß der dem Vorfahrtsberechtigten zugutekommende *Vertrauensgrundsatz* nicht mehr eingreift, sobald dieser aus besonderen Umständen erkennt oder bei der gebotenen Sorgfalt erkennen kann, daß der Wartepflichtige ihm die Vorfahrt nicht einräumt. Zu Recht hat daher das OLG Düsseldorf entschieden, daß der auf der Vorfahrtsstraße links Überholende gegenüber dem aus der untergeordneten Straße einbiegenden Seitenverkehr erst dann zum Bremsen oder Ausweichen verpflichtet sei, wenn er den Einbiegenden bemerke (NZV 1988, 151). Entgegen der kritischen Anmerkung von *Himmelmann* (NZV 1988, 153) bedarf es dazu keiner Erstreckung des Schutzes des Rechtsfahrgebotes auf den einbiegenden Verkehr. Eine solche Verpflichtung ergibt sich nämlich schon aus § 1 Abs. 2 StVO.

Darüber hinaus trifft einen vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer, der vorschriftswidrig die linke Fahrbahnseite benutzt und dadurch einen Verkehrsunfall mit einem von links kommenden

Rechtsabbieger mitverursacht, ein Verschulden, wenn die Einmündung so unübersichtlich ist, daß der Wartepflichtige zunächst keine Sicht hat, denn in einem solchen Fall ist der Unfall für den Bevorrechtigten voraussehbar. Der Vertrauensschutz entfällt, wenn er erkennen kann, daß der Wartepflichtige die Vorfahrt nicht oder erst nach einem (zulässigen) Hineintasten in die Fahrbahn beachten kann (*Mühlhaus-Janiszewski*, Straßenverkehrsordnung, 11. Aufl., § 2, Rdnr. 30). Auch hier kann das Verschulden über § 1 Abs. 2 StVO begründet werden, ohne daß es auf den Schutzzweckbereich des § 2 StVO ankommt.

Mittelbar kommt dem untergeordneten Rechtsabbieger allerdings das Rechtsfahrgebot zugute, denn soweit sich auf der bevorrechtigten Straße rechts fahrende Fahrzeuge nähern und nichts darauf hindeutet, daß diese ihre rechte Fahrspur wechseln, darf er seinerseits auf das Rechtsfahrgebot vertrauen und einbiegen (BGH NJW 1982, 2688). Nicht zuletzt hieraus will allerdings *Himmelmann* (a.a.O.) folgern, daß das Rechtsfahrgebot auch dem Schutz des einbiegenden Seitenverkehrs dienen müsse. Bei einer solchen Schutzzweckausdehnung dürfte im Bereich von Einmündungen grundsätzlich nicht überholt werden, solange sich der Bevorrechtigte nicht vergewissert hat, daß aus der Einmündung kein abbiegender Verkehr kommen kann. An dieser Schutzzweckausdehnung besteht m.E. kein Bedürfnis, denn diese Fälle lassen sich über die Vorfahrtsregelung und über § 1 Abs. 2 StVO befriedigend lösen. Daneben kann unabhängig von der Verschuldensfrage die Benutzung der linken Fahrbahnseite zivilrechtlich als ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand ins Gewicht fallen.

(wird fortgesetzt)