

HAFTUNG

Ein neuer Tummelplatz der Versicherer: Der oft nur konstruierte Mithaftungseinwand!

Die Versicherungswirtschaft sendet deutliche Signale, dass ab sofort verstärkt der Einwand der Mithaftung des Geschädigten eingewandt werden soll. Um zu verstehen, wie einfach ein solcher konstruiert werden kann, was an diesem Einwand dran ist und was er bewirkt, wird UE das Thema „Haftungsverteilung bei Verkehrsunfällen“ nachfolgend näher beleuchten. |

Wichtig | Als Werkstattinhaber oder -mitarbeiter sollte man sich tunlichst nicht in Haftungsdiskussionen einmischen. Denn damit bewegt man sich mindestens in der Grauzone, wenn nicht sogar im roten Bereich des Rechtsdienstleistungsgesetzes (RDG). Wie immer dienen unsere Hinweise zur Haftungsverteilung nur der Schärfung Ihres Gespürs in der Auftragsannahmesituation. Doch spätestens beim unsinnigen Mithaftungseinwand wird Ihr Kunde verstehen, dass er anwaltliche Unterstützung braucht.

Verschulden ist eine Sache, Betriebsgefahr eine andere

Das Haftungssystem im BGB und im Straßenverkehrsgesetz (StVG) unterscheidet zwischen der Haftung aus Verschulden und der Haftung aus Betriebsgefahr. Verschulden setzt einen echten Fehler voraus („Entschuldigung, ich habe Sie übersehen“). Bei der Betriebsgefahr genügt es im Zweifel, überhaupt mit dem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen zu haben. Letzteres ist die Grundlage vor allem bei unaufklärbaren Unfällen. Anderenfalls würde ja niemand haften, weil weder dem einen noch dem anderen ein Fehler nachgewiesen werden kann.

Die Betriebsgefahr

§ 7 und § 17 StVG knüpfen an das verschuldensunabhängige Risiko an, das ein Verkehrsteilnehmer mit der Teilnahme am Straßenverkehr setzt. Ein Kraftfahrzeug „in Betrieb“ zu nehmen, bringt eine „Betriebsgefahr“ mit sich.

Im BGB zählt nicht die Gefahr, sondern der Fehler

Im Gegensatz dazu knüpft die Verschuldenshaftung des BGB daran an, dass ein Schaden „vorsätzlich“ oder „fahrlässig“ angerichtet wurde. Vorsatz scheidet für die hier in Rede stehenden Fälle von vorneherein aus. In Betracht kommt aber fahrlässiges Handeln. Vereinfacht dargestellt bedeutet das: Eine Schadenentstehung war zum einen „vorhersehbar“ und zum anderen aber auch „vermeidbar“.

■ Beispiel

Ist der Abstand zum Vordermann nicht der Geschwindigkeit und der Verkehrssituation angepasst, dann ist die Gefahr eines Auffahrunfalls vorhersehbar, aber durch die Einhaltung eines größeren Abstands auch vermeidbar.

Fakten kennen –
aber sich aus der
Haftungsdiskussion
heraushalten

Ohne ...

... oder mit
Verschulden

Erleidet jedoch der Fahrer eines Fahrzeugs während der Fahrt ohne vorherige Anzeichen einen Schlaganfall und verliert dadurch die Kontrolle über das Fahrzeug, ist sowohl die Vorhersehbarkeit als auch die Vermeidbarkeit zu verneinen. Eine Verschuldenshaftung ist hier also nicht begründet. Dennoch kann ein dabei Geschädigter nicht leer ausgehen. Also greift die Haftung aus der Betriebsgefahr, die allein davon ausgeht, dass ein Kraftfahrzeug in Betrieb ist.

So greift eins ins andere

Das Zusammenspiel der Haftungsgrundlagen muss man sich wie folgt vorstellen: Bei einem Unfall wird die vom eigenen Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr durch ein eventuelles Verschulden des Anderen überlagert.

So spielen die Haftungsgrundlagen zusammen

■ Beispiel ohne Mithaftung

Sie stehen vor einer roten Ampel und der Hintermann fährt auf. Dann wird die eigene Betriebsgefahr durch das Verschulden des auffahrenden Hintermanns verdrängt.

Allerdings wird die Betriebsgefahr dadurch nicht vollständig überlagert. Ein Sockelbetrag, der bei Pkw meist mit 25 Prozent Mithaftung angesetzt wird, „bleibt stehen“. Diese Sockelhaftung entfällt nur, wenn der konkrete Unfall für den Betroffenen „unabwendbar“ war. Nach der Rechtsprechung ist ein Unfall unabwendbar, wenn er einem „gedachten“ Idealfahrer auch passiert wäre. Auch dem „gedachten Idealfahrer“ wäre der Hintermann aufgefahren. Also haftet der Hintermann vollständig, der Vordermann gar nicht.

■ Beispiel für Mithaftung

Der Vorfahrtsberechtigte fährt innerorts mit 70 statt mit 50 km/h. Der Vorfahrtsverpflichtete unterschätzt diese Geschwindigkeit. Er glaubt genügend Platz zu haben und fährt in die Vorfahrtstraße ein. Die Fahrzeuge kollidieren. Vorfahrt ist das stärkste Recht im Straßenverkehr, und eine maßvolle Geschwindigkeitsübertretung hebt das Vorfahrtsrecht nicht auf. Das überwiegende Verschulden liegt also bei dem Vorfahrtsverpflichteten. Der Vorfahrtsberechtigte kann aber den Unabwendbarkeitsnachweis nicht erbringen. Der gedachte Idealfahrer wäre nämlich mit 50 km/h gefahren, und dann hätte es für den Vorfahrtsverpflichteten noch gereicht.

Die mitwirkende Betriebsgefahr

Die simpelste und daher vermutlich zukünftig häufigste Methode, einen Haftungseinwand zu konstruieren ist es, die mitwirkende Betriebsgefahr zu behaupten, weil der Unabwendbarkeitsnachweis nicht geführt werden könne.

Haftungseinwand leicht gemacht

Nachfolgend finden Sie daher mehrere Beispiele von typischen Konstellationen, bei denen der Einwand der Mithaftung aus Betriebsgefahr berechtigt ist.

Der „Idealfahrer“
fährt maximal
130 km/h

Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen

Immer wieder heftige Diskussionen lösen die Fälle aus, in denen sich der Geschädigte nicht an die Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn gehalten hat. Der Schnellfahrer, der mit dem Spurwechsler kollidiert, fühlt sich im Recht: Da war doch keine Geschwindigkeitsbegrenzung, also habe ich auch nichts falsch gemacht.

Wichtig | Das ist unter Verschuldensgesichtspunkten richtig. Aber: Vor Jahrzehnten hat der BGH gesagt, der gedachte Idealfahrer sei eben nicht schneller als mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h unterwegs.

Das findet in der Instanzrechtsprechung deutlichen Widerhall:

ARCHIV

Ausgabe 5 | 2012
Seite 4



- Wer nach eigenen Angaben mit etwa 200 km/h, nach den Berechnungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen vielleicht sogar mit 280 km/h auf der Überholspur fährt, kann den Unabwendbarkeitsnachweis bei einem Unfall, ausgelöst durch den Spurwechsel eines anderen, nicht erbringen. Ist nicht aufklärbar, ob dem Spurwechsler ein Verschulden vorwerfbar ist, treffen den Schnellfahrer 2/3 und den Spurwechsler 1/3 der Haftung (OLG Oldenburg, Urteil vom 21.3.2012, Az. 3 U 69/11, Abruf-Nr. 121280, UE 5/2012, Seite 4).

ARCHIV

Ausgabe 1 | 2014
Seite 16



- Wer mit 200 km/h auf der Überholspur einer Autobahn unterwegs ist, trägt eine Mithaftung, wenn er mit einem Spurwechsler kollidiert (OLG Koblenz, Urteil vom 14.10.2013, Az. 12 U 313/13, Abruf-Nr. 133853, UE 1/2014, Seite 16).

ARCHIV

Ausgabe 12 | 2010
Seite 3



- Kommt es auf der Autobahn zu einer Kollision, weil ein Fahrzeug von rechts auf die linke Spur wechselt, ohne dabei auf den Wagen auf der linken Spur zu achten, trifft den links Fahrenden seine Betriebsgefahr mit 25 Prozent Haftungsanteil, wenn der mit etwa 160 bis 180 km/h und damit mit einer Geschwindigkeit oberhalb der Richtgeschwindigkeit fährt. Das gilt jedenfalls dann, wenn der Aufprall mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h vermeidbar gewesen wäre. Das grobe Verschulden des Spurwechslers lässt die Betriebsgefahr nicht zurücktreten (OLG Nürnberg, Urteil vom 9.9.2010, Az. 13 U 712/10, Abruf-Nr. 103686, UE 12/2010, Seite 3).

PRAXISHINWEIS | Generell gilt zu den Richtgeschwindigkeitsfällen: Eine Ausnahme liegt dann vor, wenn der Geschädigte beweisen kann, dass der Unfall bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von maximal 130 km/h auch nicht zu vermeiden gewesen wäre. Dabei ist immer auf die Situation unmittelbar vor dem Unfall abzustellen. Das Argument, mit 130 km/h wäre der Geschädigte noch 10 Kilometer entfernt gewesen, zählt nicht.

ARCHIV

Ausgabe 5 | 2012
Seite 17



Unfälle in Autobahnbaustellen

Die Betriebsgefahr eines im Baustellenbereich einer Autobahn überholenden Fahrzeugs ist erhöht. Wenn unklar bleibt, welches der sich berührenden Fahrzeuge aus der Spur geraten ist, wird gequotelt. Den Überholer kann dabei die höhere Haftung treffen (AG Duisburg, Urteil vom 9.6.2011, Az. 53 C 1009/10, Abruf-Nr. 121200, UE 5/2012, Seite 17).

Wichtig | Aber selbst, wenn der Rechte eindeutig nach links gekommen ist: Viele Richter werden – nachvollziehbar – den Standpunkt einnehmen, dass sich der Idealfahrer an engen Stellen nicht „vorbeiquetscht“.

Parkplatz- und Parkhausfälle

Die Rechtsprechung baut bei Parkplatzunfällen auf dem Gedanken auf, dass der Autofahrer durch die Suche nach einem freien Platz vom Verkehrsgeschehen auf der Parkplatzfläche quasi systemimmanent abgelenkt ist. Sie geht auch davon aus, dass das jedem, der auf der Parkplatzfläche unterwegs ist, bewusst sein muss. Aus diesem Grund verlangt sie höchste gegenseitige Rücksichtnahme.

Das heißt aber nicht, dass auf Parkplätzen immer die Haftung geteilt wird. Auch dort sind Hundert-zu-Null-Verteilungen möglich. Und zwar dann, wenn das Fahrzeug eines der beiden Unfallbeteiligten eindeutig gestanden hat. Wenn zum Beispiel der Fahrer auf der Parkplatzstraße erkennt, dass der Andere aus der Parktasche herausfährt und deshalb rücksichtsvoll oder auch in Erwartung der frei werdenden Lücke stehend wartet, kann er mehr nicht tun. Wenn dann der Ausparker zu weit rückwärtsfährt und gegen das wartende Fahrzeug stößt, hat er allein die Haftung.

Die ganz grobe Faustregel lautet: Waren beide Fahrzeuge in Bewegung, riecht es nach Haftungsteilung. Hat eines definitiv gestanden, deutet das in Richtung Hundert zu Null. Die Folge ist: Gerne behauptet einer der Kontrahenten oder gar beide, gestanden zu haben. Nicht selten endet das dann mit Unaufklärbarkeit.

Halte- und Parkverbotsfälle

Auch zu den Klassikern gehört folgender Hergang: Ein Fahrzeug aus dem fließenden Verkehr beschädigt ein abgestelltes Fahrzeug. Der Verursacher wendet ein: Das beschädigte Auto stand im Halteverbot. Dort durfte es nicht stehen, und hätte sich dessen Fahrer an das Verbot gehalten, hätte der Unfall nicht passieren können.

Ob so ein Einwand für eine Mithaftung taugt (den höheren Haftungsanteil hat stets das bewegte Fahrzeug), hängt vom Motiv für das Halte- oder Parkverbot ab:

- Dient es der „Leichtigkeit des Verkehrs“, soll es also vor allem Engstellensituationen vermeiden, kommt eine Mithaftung des Falschparkers durchaus in Betracht. Wer verbotswidrig in der zweiten Reihe steht, hat schlechte Karten. Wer an einer engen Kreuzung regelwidrig bis auf die Ecke geparkt hat, auch. Wer gegenüber einer Grundstücksausfahrt die Straße unzulässig verengt, dürfte auch mit einem Haftungsanteil dabei sein.
- Wer aber nur seine Parkzeit überzogen hat und auf der generell dem Parken zugewiesenen Fläche nun nicht mehr stehen darf, ist nicht in Gefahr einer Mithaftung. Gleiches gilt, wenn ein Parkverbot aus ganz anderen Gründen als dem des Verkehrsflusses angeordnet ist. Das können Gründe des Stadtbildes sein, wenn zum Beispiel Sehenswürdigkeiten freigehalten

Haftung wird meist geteilt ...

... es sei denn ein Fahrzeug hat gestanden

Entscheidend ist das Motiv für das Halteverbot

werden sollen. Oder das kann zum Schutze oder zur Bequemlichkeit von Fußgängern geschehen. Der Falschparker setzt dann keine Ursache für die Kollision mit dem anderen Fahrzeug.

Wer war zuerst da?

Engstellenfälle

Auf schmalen Straßen passen nicht immer zwei Fahrzeuge problemlos aneinander vorbei. Das gleiche gilt für Engstellen, erst recht für solche Engstellen, die künstlich angelegt wurden, um den Verkehrsfluss zu beruhigen. Insofern gilt bei beidseitigen Verengungen: Entweder es gibt dort eine Beschilderung, wer Vorrang hat. Oder aber es darf der zuerst fahren, der zuerst die Engstelle erreicht hat. Ist das nicht eindeutig, ist eine gegenseitige Verständigung erforderlich.

PRAXISHINWEIS | Es darf als wahrscheinlich gelten, dass jeder der Unfallkontrahenten für sich reklamieren wird, er sei als erster dort gewesen. Bleibt das ungeklärt, lebt das Verständigungsgebot auf mit der Folge der jeweils hälftigen Haftung beider Kontrahenten (AG Köln, Urteil vom 13.3.2008, Az. 266 C 131/07).

Hier geht es um echte Fahrfehler

Die typischen Fälle des Mitverschuldens

Die Fälle echten Mitverschuldens, also die des echten Fahrfehlers, sind so vielfältig, dass man sie kaum in „Klassikerbeispiele“ fassen kann. Häufig sind die nachfolgenden Fallgruppen:

Linksabbieger-Überholer-Fälle

Hohen Schaden gibt es regelmäßig bei den Kollisionen zwischen Linksabbiegern und Überholern, vor allem, wenn sich die Unfälle bei Landstraßentempo ereignen. Wo es eine eingerichtete Linksabbiegerspur gibt, dürfte der Überholer regelmäßig der alleinige Verursacher sein. In den meisten Fällen ohne Linksabbiegerspur endet das mit einer Haftungsquotelung. Wer jedoch den höheren Haftungsanteil zu tragen hat, hängt von den Umständen ab.

Doppelte Rückschaupflicht

Generell gilt: Wer links abbiegen will, muss sich auch nach hinten orientieren. Der Blick in den Rückspiegel genügt nicht, es ist auch der Blick über die Schulter erforderlich. Das Stichwort: die doppelte Rückschaupflicht. Andererseits darf bei unklarer Verkehrslage nicht überholt werden.

Die Bandbreite der Fallgestaltungen ist groß. Sie reicht vom plötzlichen Abbiegen mit allenfalls gleichzeitigem oder ganz ohne Blinken („Da ist die Einfahrt ja...“) bis zum ordnungsgemäß durch Blinkzeichen und Einordnen zur Mitte hin angekündigten Abbiegevorgang.

Genau so breit ist die mögliche Haftungsverteilung. Das sorgfältige Ankündigen des Abbiegens allein genügt aber nicht. Siehe oben: Hätte sich der Abbieger genauso vorschriftsmäßig nach hinten vergewissert, wie er sein Abbiegen angekündigt hat, hätte er den Überholer gesehen und sein Manöver abgebrochen. Umgekehrt: Je deutlicher die Abbiegeabsicht erkennbar war, desto weniger hätte der Überholer „durchstarten“ dürfen.

Zwar-blinken-aber-nicht-abbiegen-Fälle

Der Fahrer auf der Vorfahrtsstraße blinkt rechts. Der, der aus der untergeordneten Straße herauskommt, verlässt sich darauf und fährt los. Dann biegt der Vorfahrtsberechtigte aber doch nicht ab, es kommt zum Unfall.

Der Grundsatz lautet: Vorfahrt ist Vorfahrt, und die wird allein durch einen versehentlich gesetzten Blinker nicht aufgehoben. Erst wenn zusätzliche Anzeichen einer Abbiegeabsicht hinzukommen, insbesondere die deutlich erkennbare Verlangsamung auf ein abbiegetaugliches Tempo, darf der Vorfahrtsverpflichtete darauf vertrauen.

Wieweit der Fehler des Vorfahrtsberechtigten in der Mithaftung durchschlägt, hängt also von den Umständen ab. Allein das Blinken ohne Temporeduzierung belastet maximal mit 25 Prozent. Ein begonnener, aber dann abgebrochener („Huch, ist ja gar nicht die Max-Planck-Straße...“) Abbiegevorgang kann bis zur Alleinhaftung führen.

Aber auch für diese Unfälle ist es typisch, dass sich die Hergangsschilderungen der Beteiligten nicht entsprechen.

Einfluss der Mithaftung auf die Abtretung

Eine Unwirksamkeit der Abtretung wegen des Mithaftungseinwands kommt überhaupt nur in Betracht, wenn der Fall nach Mithaftung riecht oder wenn der Versicherer die Mithaftung bereits vor der Abtretung eingewandt hat. Das hat der BGH entschieden (BGH, Urteil vom 11.9.2012, Az. VI ZR 297/11, Abruf-Nr. 123066).

Wichtig | An den Haaren herbeigezogene Mithaftungseinwendungen machen die Abtretung also nicht unwirksam.

Vollkasko- und Haftpflichtschadenabwicklung kombinieren

In allen Quotenfällen darf man nie aus dem Auge verlieren: Ist Ihr Kunde Vollkasko versichert, spricht vieles dafür, den Schaden sofort mit der Vollkasko abzuwickeln und die verbleibenden Restschäden (Selbstbeteiligung, Wertminderung, Nutzungsausfallentschädigung oder Mietwagen, Schadenpauschale, Rabattverlust etc.) mit der gegnerischen Haftpflichtversicherung abzurechnen.

Wichtig | Weil einige der Schadenpositionen dann trotz der Quote vom Unfallgegner in voller Höhe erstattet werden müssen, führt das oft zu sehr erfreulichen Ergebnissen.

PRAXISHINWEIS | Lesen Sie dazu die Beiträge „Quotenumfälle mit Vollkasko und Haftpflicht vorteilhaft abrechnen“ (UE 2/2016, Seite 13) und „100 Prozent Gutachtenkosten bei der Abrechnung nach Quotenvorrecht“ (UE 3/2016, Seite 16), damit Sie Ihren Kunden diesen Weg empfehlen können. Die Umsetzung aber sollte stets Anwaltssache sein.

Von 25 % Mit- bis
100 % Alleinhaftung
– alles ist möglich

Eine Mithaftung
hat auf die Abtretung
in der Regel keinen
Einfluss



ARCHIV
Ausgaben 2 | 2016
und 3 | 2016