

Der berührungslose Unfall

Eine nicht seltene Verkehrssituation: An einer Kreuzung fährt ein Verkehrsteilnehmer besonders sportlich an die Haltlinie. Dadurch verliert der andere (bevorrechtigte) Verkehrsteilnehmer die Kontrolle über sein Fahrzeug und es kommt zu einem Unfall – ohne eine Berührung der beiden Fahrzeuge. Wer ist in solchen Konstellationen als Unfallverursacher anzusehen?

Es ist besonders schwierig, bei zwei nur zeitgleich am Unfallort Anwesenden einen zurechenbaren Haftungsanteil zuzuweisen, insbesondere wenn auf Grund der Typizität des Unfallherganges bereits der Anscheinsbeweis gegen denjenigen spricht, der behauptet, das unschuldige Opfer eines solchen berührungslosen Unfalls zu sein.

Dass das Thema bei Stürzen von Zweiradfahrern weit häufiger vorkommt als bei zweispurigen Fahrzeugen, verwundert angesichts der schwierigeren Beherrschbarkeit eines Zweirades nicht wirklich. Für die Haftung des in Anspruch genommenen Kraftfahrzeug-Versicherers ist es dabei nicht erforderlich, dass es zwischen dem bei ihm versicherten Fahrzeug und dem Unfallgegner zu einer realen Kollision gekommen ist.

Ursachenzusammenhang

Für eine Zurechnung der Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges (Kfz) kommt es ganz entscheidend darauf an, dass der – auch berührungslose – Unfall in einem engen örtlichen und zeitlichen Ursachenzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang des motorisierten Fahrzeugs steht. Erforderlich ist in erster Linie, dass die Fahrweise (und der Betrieb) des Fahrzeugs zum Unfallgeschehen beigetragen hat. Für die Zurechnung des Betriebs eines Kraftfahrzeuges zu einem schädigenden Ereignis (§ 7 Abs. 1 StVG) muss es somit eine über die bloße Anwesenheit am Unfallort nachweisbare Fahrweise oder sonst wie geartete Verkehrsbeeinflussung gegeben haben.

Lässt sich der Unfallhergang nicht aufklären, so geht dies immer zulasten des angeblich Geschädigten. Bereits 2015 hatte das Landgericht Kiel (Urteil vom 16.9.2015, Az. 6 O 75/15) den Fall einer E-Bikerin zu entscheiden, die vor einer Straßeneinmündung auf dem Radweg gestürzt war und behauptete, sie habe wegen eines ihr die Vorfahrt nehmenden Pkws bremsen müs-

sen. Die Fahrerin des Pkw hat dies abgestritten. Die Klage der E-Bikerin wurde abgewiesen. Dies war insoweit konsequent, da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die Halterhaftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG und die Haftung des Fahrers aus vermutetem Verschulden gemäß § 7 Abs. 1 i.V.m. § 18 StVG nicht eingreifen, wenn ein in Betrieb befindliches Kfz lediglich an der

Unfälle ohne Berührung sind nicht selten und werden oft durch Ablenkung verursacht



Unfallstelle anwesend ist, ohne dass es durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat. Es war also letztlich eine Beweisfrage.

Das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ muss nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entsprechend dem Schutzzweck der Vorschrift sehr weit ausgelegt werden. Unter diesem Gesichtspunkt sind von der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe umfasst. Es genügt bereits, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug lediglich mitgeprägt worden ist. Ob dies der Fall ist, muss mittels einer am Schutzzweck der Haftungsnorm orientierten wertenden Betrachtung beurteilt werden.

An diesem, auch im Rahmen der Gefährdungshaftung erforderlichen Zurechnungszusammenhang, fehlt es immer dann, wenn die Schädigung nicht mehr

eine typische Auswirkung derjenigen Gefahr ist, für die gerade eine Haftung vorgesehen war.

Die Rechtsprechung geht überwiegend davon aus, dass maßgeblicher Zeitpunkt für Ursächlichkeit und Zurechnungszusammenhang der Eintritt der konkreten kritischen Verkehrslage ist, die letztlich unmittelbar zum Schaden geführt hat. Eine solche kritische Verkehrslage beginnt für einen Verkehrsteilnehmer bereits dann, wenn die ihm erkennbare Verkehrssituation konkrete Anhaltspunkte dafür bietet, dass eine Gefahrensituation unmittelbar bevorsteht. Diese Grundsätze gelten auch für die Gefährdungshaftung.

Zusammengefasst bedeutet dies:

- Ein naher örtlicher und zeitlicher Kausalzusammenhang muss gegeben sein
- Bloße Anwesenheit genügt nicht; eine Zurechnung erfolgt über die Fahrweise oder sonstige mögliche Verkehrsbeeinflussungen (Halten, Parken, Panne, Ladungsverlust, Hochschleudern von Steinen etc.)
- Eine Berührung ist nicht nötig; Merksatz: „Nicht durch, sondern beim Betrieb“
- Neben physischer Berührung genügt auch eine „psychische Kausalität“. Die Grenze ist eine abwegige, völlig überzogene Reaktion des Geschädigten; aber: Die Nachweispflicht liegt beim Geschädigten einer solchen „psychisch vermittelten Kausalität“ (OLG Düsseldorf, VersR 1987, 568)
- Die Grundsätze des Anscheinsbeweises werden eher selten bemüht. Es geht vielmehr um die Einwirkung bestimmter Vorgänge auf die psychische Belastbarkeit eines Verkehrsteilnehmers, also um Reaktionen aus Verunsicherung und Irritation

Die Rechtsprechung hierzu ist zahlreich, wie die folgenden Beispiele zeigen.

OLG Stuttgart (Urteil vom 5.12.2018, Az. 9 U 76/18, BeckRS 2018, 39594)

Beim Rechtsabbiegen stürzte ein Motorradfahrer in Schräglage, wegen eines von rechts kommenden Fahrzeugs, das nicht äußerst rechts fuhr.

Das Unfall-Gutachten zeigte, dass sich der Pkw-Fahrer im Bereich einer gedachten Fahrbahnmittellinie befand und somit die Fahrbahn des einbiegenden Motorrad-



Dr. Michael Ludovisy,
Rechtsanwalt und Rechtsexperte der Autoflotte

fahrers deutlich verengte. Bei der Bemessung der Höhe der Betriebsgefahr des Motorradfahrers falle allerdings ins Gewicht, dass sich dieser beim Sturz in Schräglage befand, was bereits für sich betrachtet zu erhöhter Instabilität und Sturzgefahr führte. Zudem war der Zweiradfahrer mit einer nicht den Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit unterwegs gewesen, da im Kreuzungsbereich Sichtbeeinträchtigungen in Form von parkenden Fahrzeugen bestanden. Am Ende entschied sich das Gericht nach Abwägung der jeweiligen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge für eine hälftige Haftungsverteilung.

OLG Celle (Urteil vom 15.5.2018, Az. 14 U 175/17, DAR 2018, 683)

Der schadenmäßig nicht beteiligte Fahrer wollte gerade mit seinem Fahrzeug eine Kreuzung überqueren. Dabei kam er nach der Haltelinie, aber noch vor dem Kreuzungsbereich zum Stehen. Als die Kreuzung frei wurde, fuhr er in den Kreuzungsbereich ein; zwischenzeitlich war seine Ampel auf Rot umgeschwenkt. Aufgrund dieses Verhaltens bremste ein entgegenkommender Linksabbieger, der mittlerweile Grün hatte, derart, dass ihm der Hintermann auffuhr. Das OLG Celle entschied, dass die Hauptschuld mit 80 Prozent bei dem Auffahrenden läge. Den Fahrer im Kreuzungsbereich träfe aber eine Mitschuld in Höhe von 20 Prozent.

Der Begriff „bei dem Betrieb“ sei weit zu fassen und es komme dabei nicht auf den Kontakt der am Unfall beteiligten Fahrzeuge an. Das Schadensgeschehen müsse aber durch das Kraftfahrzeug in besonderer Weise mitgeprägt worden sein. Ein naher zeitlicher und örtlicher Zusammenhang sei erforderlich, bei dem das Fahrzeug durch seine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen habe. Seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle allein reiche nicht aus.



OLG München (Urteil vom 7.10.2016, Az. 10 U 767/16, BeckRS 2016, 19307)

Zwei hintereinanderfahrende Fahrzeuge. Der Fahrer des vorderen Fahrzeugs war auf Parkplatzsuche und hielt an. Er wollte nach links in eine Grundstückseinfahrt einbiegen. Als der hintere Fahrer am vorderen Fahrzeug vorbeifuhr, verriss er aufgrund des plötzlichen Linksfahrens des Vordermannes sein Fahrzeug nach links und es kam zum Zusammenstoß mit einem dort geparkten dritten Fahrzeug.

Das OLG München entschied, dass die Annahme des Anscheinsbeweises bei einem berührungslosen Unfall nicht gelte und nahm eine hälftige Haftungsverteilung an. Ein berührungsloser Unfall stelle

einen Fall der sogenannten psychisch vermittelten Kausalität dar, bei der ein Anscheinsbeweis nicht greife. Denn der Geschädigte müsse nachweisen, dass das Fahrverhalten des schadenmäßig nicht involvierten Fahrers die Ursache für die schädigende Reaktion war.

BGH (Urteil vom 22.11.2016, Az. VI ZR 533/15, DAR 2017, 135)

Ein Motorradfahrer wollte zwei vor ihm fahrende Fahrzeuge überholen. Das Fahrzeug vor ihm – auch ein Motorrad – führte jedoch ebenfalls einen Überholvorgang durch. Der hintere Motorradfahrer geriet dabei in das Bankett. Er verlor die Kontrolle, stürzte und verletzte sich schwer.

Das Gericht legte dar, dass für den zu beweisenden Kausalzusammenhang der Eintritt der konkreten kritischen Verkehrslage entscheidend ist, die unmittelbar zum Schaden führte.

Die kritische Verkehrslage entstand, als sich der hintere Fahrer auf die Gegenfahrbahn begab. Für den vorderen Überholenden stellt es jedoch keine typische Gefahr eines Überholvorgangs dar, dass der rückwärtige Verkehr seinerseits zum Überholen ansetzt und diesen in zweiter Reihe überholt. Die bloße Anwesenheit des überholenden vorderen Motorrads an der Unfallstelle reicht für sich allein betrachtet nicht für eine Haftung aus.

Dr. Michael Ludovisy

§

Kein Ersatz kompatibler Vorschäden

Bestehen Vorschäden, muss der Geschädigte mit überwiegender Wahrscheinlichkeit ausschließen, dass auch die kompatiblen, also eigentlich passenden Schäden im übergelagerten oder unmittelbaren räumlichen Nahbereich im Rahmen des Vorschadens entstanden sind.

OLG Köln, Entscheidung vom 27.12.2018, Az. 16 U 118/18, NZV 2019, 312

Nach einem Schlüsselverlust ist nicht nur das anzuzeigen. Der Gang in die Werkstatt folgt



Foto: Kzenone/Fotolia

Gefahrerhöhung bei Nichtanzeige des Schlüsselverlustes

Der Versicherungsnehmer oder die Versicherungsnehmerin, der/die den Verlust des eigenen Fahrzeug-Funkschlüssels für den eigenen teilkaskoversicherten Pkw dem sich nach einem Diebstahl auf Leistungsfreiheit

wegen Gefahrerhöhung berufenden Versicherer nicht anzeigt, muss widerlegen, dass er/sie nicht vorsätzlich gehandelt hat.

KG, Entscheidung vom 15.7.2016, Az. 6 U 24/16; zfs 2019, 213

Pflicht zur Annahme eines günstigeres Mietwagenangebots des KH-Versicherers



Bei den Ersatzwagen sucht der Versicherer oft das günstigste Angebot

Der Geschädigte eines Verkehrsunfalles kann aufgrund der ihn gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB treffenden Schadenminderungspflicht auch dann gehalten sein, ein ihm vom Kfz-Haftpflichtversicherer vermitteltes günstigeres Mietwagenangebot in Anspruch zu nehmen, wenn dem günstigeren Angebot ein Sondertarif zugrunde liegt, der ihm ohne Mithilfe des Versicherers nicht zur Verfügung gestanden hätte. Dass sich ein ordentlicher und verständiger Geschädigter bei Vorliegen inhaltlich vergleichbarer Mietwagenangebote für

das (im vorliegenden Fall wesentlich) günstigere Angebot entscheiden würde, liegt jedenfalls dann auf der Hand, wenn – wie hier – Anhaltspunkte für eine fehlende Seriosität des günstigeren Anbieters und seines Angebots nicht ersichtlich sind. Vergleiche mit der Rechtsprechung zur fiktiven Abrechnung, bei der eine Verweisung auf günstigere Werkstattangebote dem Geschädigten gerade nicht zumutbar sind, sieht der BGH hier als unzulässig an.

BGH, Entscheidung vom 12.2.2019, Az. VI ZR 141/18, DAR 2019, 257