

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht – Typische Verkehrssituationen

Rechtsanwälte Rüdiger Martis und Jochen Enslin, Schwäbisch Gmünd

Die schwerpunktmäßig auch im Verkehrsrecht tätigen Verfasser stellen im Anschluss an ihre Beiträge aus dem Vorjahr (MDR 2008, 6 – 14 und MDR 2008, 117 – 122) die aktuellen Entwicklungen im Verkehrszivilrecht unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des BGH und der OLG dar.

1. Auffahrunfälle

Bei einem Auffahrunfall spricht der **Anscheinsbeweis** dafür, dass der Auffahrende entweder durch einen ungenügenden Sicherheitsabstand (§ I 1 StVO), durch unangepasste Geschwindigkeit (§ 3 I StVO) und/oder durch allgemeine Unachtsamkeit (§ 1 II StVO) den Unfall schuldhaft verursacht hat (BGH, Urt. v. 16.1.2007 – VI ZR 248/05, MDR 2007, 717 = NZV 2007, 354; Urt. v. 16.1.2007 – VI ZR 248/05, MDR 2007, 717 = DAR 2008, 337f.; Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 4 StVO Rz.18). Der gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis wird dadurch erschüttert, dass ein atypischer Verlauf, der die Verschuldensfrage in einem anderen Licht erscheinen lässt, von dem Auffahrenden dargelegt und bewiesen wird (BGH, a.a.O.; vgl. Martis/Enslin, MDR 2008, 117f. m.w.N.).

So kann den Vorausfahrenden dann die volle Haftung treffen, wenn er unvermittelt und grundlos abbremst, selbst wenn der Wagen dabei nicht zum Stillstand kommt. Denn mit einem **abrupten, grundlosen Abbremsen** muss der Hintermann nicht rechnen (LG Köln, Urt. v. 15.4.2008 – 8 O 270/06, DAR 2008, 388f.; vgl. aber KG, Urt. v. 13.2.2006 – 12 U 470/05, NZV 2007, 79; Auffahrender haftet auch bei starkem Bremsen des Vordermanns ohne zwingenden Grund zu 2/3, die Haftungsquote beträgt jedoch 50 %, wenn der Vordermann beim Automatik-Getriebe die Bremse mit der Kupplung verwechselt und deshalb plötzlich stark abbremst).

Ein von § 4 I 2 StVO untersagtes „starkes Abbremsen ohne zwingenden Grund“ liegt jedoch nicht bereits dann vor, wenn der Vordermann beim **Umschalten einer Ampel von „grün“ auf „gelb“** abrupt abbremst, selbst wenn ein Passieren an der Lichtzeichenanlage bei Gelblicht noch möglich gewesen wäre. Denn vor einer Ampel ist wegen der Möglichkeit eines Umschaltens der Anlage jederzeit mit einem plötzlichen Abbremsen von Fahrzeugen zu rechnen (AG Hildesheim, Urt. v. 7.8.2008 – 47 C 119/08, NZV 2009, 38 = NJW 2008, 3365; OLG Hamm, Urt. v. 16.3.1994 – 13 U 210/93, NZV 1995, 25: keine Haftung des Vordermanns, der bei Annäherung einer „grün“ zeigenden Ampel wegen einer 100m zuvor „gelb“ blinkenden Vorampel abbremst; Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 4 StVO Rz. 11).

Ein **Anscheinsbeweis** gegen den Auffahrenden wird aber nicht allein durch den bloßen Zusammenstoß mit dem Vordermann bzw. dem Abbiegenden begründet. Der Anscheinsbeweis ist beim Auffahren vielmehr nur dann anwendbar, wenn bei den Fahrzeugen jedenfalls eine **Teilüberdeckung von Heck und Front** vorliegt (KG, Urt. v. 14.6.2007 – 12 U 208/06, DAR 2008, 87; Beschl. v. 4.12.2006 – 12 U 84/06, NZV 2007, 408f.; Urt. v. 14.5.2007 – 12 U 208/06, NZV 2008, 197; Beschl. v. 12.11.2007 – 12 U 174/07, NZV 2008, 623 = VersR 2008, 1555; Beschl. v. 3.7.2008 – 12 U 239/07, KGRe-

port Berlin 2009, 82). Dies ist etwa dann nicht der Fall, wenn einerseits die rechte Seitentür der Fahrerkabine des nachfolgenden Lkw und andererseits ausschließlich die linke Seite des vorausfahrenden bzw. abbiegenden Lkw oder Pkw beschädigt werden (KG, Beschl. v. 4.12.2006 – 12 U 84/06, NZV 2007, 408f.).

Fährt ein auf dem linken von mehreren Fahrstreifen nachfolgendes Fahrzeug gegen die linke Ecke des Hecks des ebenfalls auf der linken Spur fahrenden Vordermanns, der zum Wenden auf die Gegenfahrbahn schräg im Mittelstreifendurchbruch angehalten hatte, spricht der Anscheinsbeweis des Alleinverschuldens vielmehr weder gegen den Vorder- noch den Hintermann. Bleibt in einem solchen Fall ungeklärt, ob der Unfall vom Hintermann durch zu geringen Abstand, überhöhte Geschwindigkeit oder allgemeine Unaufmerksamkeit oder aber durch den Vordermann infolge des sorgfaltswidrigen Fahrstreifenwechsels allein verursacht worden ist, ist der Schaden hälftig zu teilen (KG, Beschl. v. 4.12.2006 – 12 U 84/06, NZV 2007, 408f.).

Ein Anscheinsbeweis scheidet auch aus, wenn ein im linken Fahrstreifen nachfolgendes Fahrzeug gegen die linke Ecke des Hecks eines Fahrzeugs prallt, das ebenfalls bereits auf dem linken Fahrstreifen fuhr und zum Zweck des Wendens lediglich schräg im Mittelstreifendurchbruch angehalten hatte. Bleibt bei einer derartigen Kollision ungeklärt, ob der Hintermann durch einen zu geringen Abstand, durch überhöhte Geschwindigkeit oder durch allgemeine Unaufmerksamkeit den Unfall verursacht hat oder ob sich der Unfall infolge eines sorgfaltswidrigen Fahrstreifenwechsels des Wendenden ereignet hat, ist eine hälftige Schadensteilung angemessen (KG, Urt. v. 14.5.2007 – 12 U 208/06, NZV 2008, 197).

Kollidiert ein nachfolgendes Kfz mit seiner vorderen, rechten Ecke mit der linken Seite eines zunächst vorausfahrenden und im Kollisionszeitpunkt zum Zweck des Wendens in Querstellung befindlichen Kfz, so handelt es sich auch hier nicht um einen typischen Auffahrunfall, aus dem ein Anscheinsbeweis gegen den Nachfolgenden abgeleitet werden könnte. Der Anscheinsbeweis gegen den Hintermann greift schon deshalb nicht ein, wenn bei den Anstoßstellen nicht einmal eine Teilüberdeckung von Heck und Front vorliegt. Vielmehr ist in einem solchen Fall von einem **gegen den Vordermann sprechenden Anscheinsbeweis** auszugehen, wenn sich der Unfall im örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem eingeleiteten Wendemanöver ereignet hat (KG, Beschl. v. 12.11.2007 – 12 U 174/07, NZV 2008, 623 = VersR 2008, 1555: volle Haftung des zum Wenden ansetzenden Vordermanns).

Wechselt der zunächst auf dem rechten Fahrstreifen befindliche Pkw zum Zweck des Wendens auf den linken Fahrstreifen, obwohl er den dort herannahenden Hintermann bemerkt hatte oder ohne weiteres bemerken konnte, und führt dieser dann innerorts mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von ca. 80 km/h gegen das Heck des Fahrstreifenwechslers, so ist der Schaden hälftig zu teilen, wenn der Unfall bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden worden wäre (KG, Urt. v. 21.4.2008 – 12 U 101/07, KGReport Berlin 2009, 51).

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht

Im Fall eines unstreitigen oder nachgewiesenen Fahrstreifenwechsels des Vordermanns verbleibt es aber dann beim **Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden**, wenn dieser erwiesenermaßen eine gewisse Zeit in der Spur des Vordermanns gefahren ist und sich auf ein Bremsmanöver einstellen konnte (KG, Beschl. v. 14.5.2007 – 12 U 194/06, DAR 2008, 87 = NZV 2008, 198; Urt. v. 26.8.2004 – 12 U 195/03, DAR 2005, 157).

Die erforderliche Integration in den fließenden Verkehr ist nach Zurücklegen einer Strecke von 10 – 40 m aber noch nicht gegeben (vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 27.8.1998 – 3 U 694/87 und OLG Bremen, Urt. v. 31.8.1988 – 3 U 66/88, bei Quaisser, NJW-Spezial 2008, 745).

Voraussetzung für die Anwendung des Anscheinsbeweises beim heckseitigen Auffahren nach vorangegangenem Überholen ist die Feststellung, dass die beteiligten Fahrzeuge zumindest solange hintereinander herfuhr, dass der Auffahrende die Möglichkeit hatte, einen ausreichenden Sicherheitsabstand herzustellen. Kann der Vordermann seine Behauptung, er hätte den Hintermann zunächst überholt und sei dann ca. 300 m vor diesem hergefahren, bevor es zum heckseitigen Aufprall kam, nicht beweisen, ist eine hälftige Schadensteilung vorzunehmen (LG Leipzig, Urt. v. 22.11.2007 – 12 S 267/07, NZV 2008, 514).

Hat die **Nichteinhaltung des gebotenen Sicherheitsabstandes den Unfall mitverursacht**, ist der Verstoß gegen § 4 I StVO im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile grundsätzlich gegenüber jedem Mitverursacher zu berücksichtigen. Führt der Hintermann auf das mittlere von drei Fahrzeugen auf, weil dessen Fahrer wegen einer Vorfahrtverletzung des Vordermanns, der aus einer Grundstücksausfahrt in die vorfahrtberechtigte Straße einbiegt, abbremsen muss und noch rechtzeitig zum Stehen kommt, ist eine hälftige Schadensteilung zwischen dem Auffahrenden und dem Vorfahrtverletzer angemessen (BGH, Urt. v. 16.1.2007 – VI ZR 248/05, MDR 2007, 717 = DAR 2008, 337f.; keine Haftung des „mittleren“ Fahrzeugs).

Exkurs: HWS-Verletzungen: Bei unfallbedingten Geschwindigkeitsänderungen (im Folgenden: δ) bis **10 km/h bzw. bis 15 km/h** ist der Eintritt einer HWS-Verletzung bei einem Heckaufprall aus technischer und biomechanischer Sicht nach bisheriger, fast einhelliger Rechtsprechung der Instanzgerichte grundsätzlich nicht vorstellbar (KG, Urt. v. 4.9.2006 – 12 U 204/04, NZV 2007, 146; bei einem δ von 4,5 km/h ausgeschlossen; KG, Urt. v. 19.9.2005 – 12 U 288/01, NZV 2006, 145; eine unfallbedingte HWS-Verletzung kann bei einem Heckaufprall nur bei einem δ ab 15 km/h angenommen werden; KG, Urt. v. 21.11.2005 – 12 U 285/03, NZV 2006, 146f.; kein Anscheinsbeweis bei δ zwischen 6 und 12 km/h; Urt. v. 9.5.2005 – 12 U 14/04, NZV 2005, 470f.; Grenze bei 15 km/h; Urt. v. 27.2.2003 – 12 U 8408/00, NZV 2003, 281; kein Anscheinsbeweis bei einem δ zwischen 7 und 11 km/h; OLG Köln, Urt. v. 2.3.2004 – 9 U 188/00, VersR 2005, 422f.; keine HWS-Verletzung bei δ unter 10 km/h; OLG Hamburg, Urt. v. 21.6.2002 – 14 U 147/01, NZV 2002, 503; keine Verletzungsmöglichkeit der HWS bei δ von 11 km/h; ebenso OLG Hamburg v. 28.11.1997 – 1 U 102/07, NZV 1998, 415 bei 10 km/h; OLG Hamm, Urt. v. 3.9.1999 – 9 U 144/98, NZV 2002, 322; bei Heckkollision und gedrehter Kopfhaltung und δ von 6 km/h keine HWS-Verletzung möglich; OLG Hamm, Urt. v. 2.3.2001 – 13 U 224/00, VersR 2002, 992f.; kein HWS bei δ von 4 km/h in Längsrichtung und 2,5 km/h in Querrichtung; OLG Hamm, Urt. v. 18.3.2002 – 6 U 115/01, NZV 2002, 457; kein HWS bei δ von 13 – 16 km/h in Längsrichtung

und von 3 km/h in Querrichtung; OLG Nürnberg, R+S 2003, 174 und OLG München R+S 2002, 370; kein HWS-Syndrom bei δ unter 10 km/h).

Nach der Gegenauffassung (OLG Frankfurt, Urt. v. 28.2.2008 – 4 U 238/06, ZfS 2008, 264 [266]; OLG Schleswig, Urt. v. 6.7.2006 – 7 U 148/01, NZV 2007, 203; auch OLG Koblenz, Urt. v. 2.8.2004 – 12 U 924/03, NJW-RR 2004, 1318) **existiert keine sog. „Harmlosigkeitsgrenze“** von 10 km/h, unterhalb derer Beschleunigungsverletzungen der HWS bei einem Aufhahrunfall ausgeschlossen werden.

Die Orthopäden Mazzotti und Castro (NZV 2008, 113 – 117) haben die Situation aus ärztlicher Sicht dargestellt. Danach wurde festgestellt, dass in 9,1% der Fälle aufgetretener Heckkollisionen bei einer kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung von 11 km/h und in 9,3% der Frontalkollisionen einer kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung von 15 km/h das Auftreten einer HWS-Verletzung bei Personen nachvollzogen werden konnte, bei denen bestimmte Faktoren vorlagen, die die Verletzungsanfälligkeit erhöht haben (Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113 [115]). In Betracht kommt hier insbesondere ein kollisionsbedingter Anstoß von Kopf und/oder Schulter im Fahrzeuginnenraum an die Tür, an Säulen, die Scheibe oder den Dachholm der stoßzugewandten Seite (Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113 [117]). Es müsse die Belastbarkeit der betroffenen Person durch einen medizinischen Sachverständigen festgestellt werden (Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113, 115). Eine „Out-Off-Position“ und ein „Überraschungseffekt“ seien aber nach derzeitigem wissenschaftlichem Stand nicht zwangsläufig als verletzungsfördernde Faktoren zu betrachten. Eine verschleißbedingte HWS sei gegenüber einer „normalen“ HWS nicht prinzipiell verletzungsanfälliger (Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113 [116f.]).

Der BGH hat zu dieser Problematik in seinen Urteilen vom 3.6. und 8.7.2008 nun klärend Stellung genommen (BGH, Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502; Urt. v. 8.7.2008 – VI ZR 274/07, MDR 2008, 1093 = NJW 2008, 2845 = NZV 2008, 501):

Danach kann eine „Harmlosigkeitsgrenze“ bei einer unfallbedingten Geschwindigkeitsänderung (δ) von 10 km/h bei Heckkollisionen und von 20 km/h bei Frontalkollisionen bei entgegenstehenden, konkreten Hinweisen auf eine entsprechende Verletzung nicht anerkannt werden.

Denn die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung durch den Zusammenstoß zweier Fahrzeuge ist nicht die einzige Ursache für die Entstehung eines HWS-Syndroms. Vielmehr sind hierfür eine Reihe weiterer gewichtiger Faktoren ausschlaggebend, etwa die konkrete Sitzposition des Fahrzeuginsassen oder auch die unbewusste Drehung des Kopfes. Bei der Prüfung, ob ein Unfall eine HWS-Verletzung verursacht hat, seien stets die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen (BGH, Urt. v. 8.7.2008 – VI ZR 274/07, MDR 2008, 1093 = NJW 2008, 2845f., Nr. 9; Frontalkollision; Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502f., Nr. 15).

Die individuelle Verletzungsmöglichkeit sowie die Art und Schwere der Verletzung und deren Verlauf betreffende Fragen müssten grundsätzlich von einem **medizinischen Sachverständigen** beantwortet werden (BGH, Urt. v. 8.7.2008 – VI ZR 274/07, MDR 2008, 1093 = NJW 2008, 2845f., Nr. 10; Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502f., Nr. 15, 16). Ein **Biomechaniker verfüge nicht über die entsprechende medizinische Fachkompetenz**, zudem sei in der Regel auch eine eigene medizinische Untersuchung des

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht

Geschädigten durch den Gutachter erforderlich (BGH, Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502 [504], Nr. 16).

Allerdings seien zeitnah nach einem Unfall erstellte ärztliche Atteste für die Feststellung einer unfallbedingten HWS-Verletzung eher von untergeordneter Bedeutung. Im Regelfall wird das Ergebnis einer solchen Erstuntersuchung bzw. eines entsprechenden Attests nur als **eines unter mehreren Indizien** für den Zustand des Geschädigten nach dem Unfall Berücksichtigung finden können (BGH, Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502 f., Nr. 11; Urt. v. 8.7.2008 – VI ZR 274/07, MDR 2008, 1093 = NJW 2008, 2845 f., Nr. 11).

Die in einem Attest dokumentierten Befunde wie Übelkeit, Kopfschmerzen, Bewegungseinschränkungen, Druckschmerzhaftigkeit und Muskelverhärtungen können vom Trichter als „wenig aussagekräftig“ gewürdigt werden. Derartige Befunde, die teilweise allein auf Schilderungen des Geschädigten beruhen, seien im Wesentlichen unspezifisch, da sie sowohl bei unfallunabhängigen als auch bei unfallabhängigen Beschwerdebildern insbesondere der HWS vorliegen können. Sie sind – wie klinische Erfahrungen und Studien ergeben haben – ebenso wenig verletzungstypisch wie etwa auch ein röntgenologischer Befund einer Steilstellung der HWS (BGH, Urt. v. 3.6.2008 – VI ZR 235/07, MDR 2008, 1115 = NZV 2008, 502 f., Nr. 12 im Anschluss an Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113 f.). Insoweit folgt der BGH der bislang herrschenden Ansicht, wonach die nicht näher begründete Feststellung einer **Diagnose „HWS-Syndrom“ in einem ärztlichen Attest nicht ausreicht**, wenn die übrigen Umstände des Falls, insbesondere der Unfallablauf und die Geschwindigkeit der beteiligten Fahrzeuge eher gegen eine derartige Verletzung sprechen (OLG Frankfurt, Urt. v. 16.12.2008 – 23 U 55/08, NJW-RR 2009, 822; KG, Urt. v. 21.11.2005 – 12 U 285/03, NZV 2006, 146 f.; Urt. v. 9.5.2005 – 12 U 14/04, NZV 2005, 470 f.; auch OLG Hamm, Urt. v. 2.7.2001 – 13 U 224/00, VersR 2002, 992 f.: die Bewertung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab).

Mazzotti und Castro, deren Ausführungen sich der BGH im Wesentlichen anschließt, hatten hierzu ausgeführt, der erstbehandelnde Arzt übernehme regelmäßig die nicht zwangsläufig der Realität entsprechende Beschwerdeschilderung seiner Patienten. Beschwerden wie Nackenschmerzen, Kopfschmerzen und auch Untersuchungsbefunde mit den Diagnosen Muskeldruckschmerz, Bewegungseinschränkung der HWS u.a. seien ebenso wenig verletzungsspezifisch wie der röntgenologische Befund einer Steilstellung der HWS. Die Atteste können aber von Bedeutung sein, wenn die Unfallkausalität bereits geklärt ist und es um die Frage geht, wie lange die HWS-Symptomatik gedauert hat und wie schwerwiegend die Verletzung war (Mazzotti/Castro, NZV 2008, 113 f.). Im Urteil (BGH v. 8.7.2008 – XI ZR 353/07, MDR 2008, 1051 ff. = NJW 2008, 2845 f., Nr. 11) führt der BGH ergänzend aus, dass den Angaben des erstbehandelnden Arztes dann eine Bedeutung zukommt, wenn seine Feststellungen **nicht nur auf den Schilderungen der Beschwerden durch den Verletzten beruhen, sondern etwa auf einem eigenen Tastbefund von Verspannungen im Nackenbereich** (in diesem Sinne auch OLG Brandenburg, Urt. v. 15.1.2004 – 12 U 117/03, VersR 2006, 237 f. und OLG Bamberg, Urt. v. 5.12.2000 – 5 U 195/99, VersR 2002, 77 f.).

Burmann und Heß (NZV 2008, 481 [485]) weisen darauf hin, dass im Hinblick auf die Urteile des BGH regelmäßig sowohl ein biomechanisches wie auch ein fachärztliches (orthopädisches und/oder neurologisches bzw.

neurochirurgisches) Gutachten einzuholen ist. Insbesondere bedürfe es einer sorgfältigen medizinischen Abklärung, inwieweit die Sitzposition oder Vorschädigung der Wirbelsäule als verletzungsfördernder Faktor anzusehen seien.

2. Anfahren vom Fahrbahnrand, Fahrstreifenwechsel

Kommt es im unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Anfahren vom Fahrbahnrand oder einem Fahrstreifenwechsel zu einer Kollision zwischen dem Anfahrenden und dem nachfolgenden Verkehr, spricht der **Beweis des ersten Anscheins für eine schuldhaft Unfallverursachung durch den Anfahrenden bzw. Fahrstreifenwechsler** (KG, Beschl. v. 10.12.2007 – 12 U 33/07, NZV 2008, 622; Beschl. v. 15.8.2007 – 12 U 202/06, MDR 2008, 562 = NZV 2008, 413; KG, Beschl. v. 3.7.2008 – 12 U 239/07, KGReport Berlin 2009, 82 f.; Beschl. v. 14.6.2007 – 12 U 208/06, KGReport Berlin 2008, 196 = NZV 2008, 197; vgl. auch Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 11. Aufl. 2008, Rz. 85, 86).

Der Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden versagt bei regelmäßigem Verkehrsfluss schon dann, wenn der Vorausfahrende erst einige Augenblicke vor dem Auffahrunfall vom rechten Fahrbahnrand angefahren und sogleich über den mittleren Fahrstreifen hinaus in den linken, vom Auffahrenden befahrenen Fahrstreifen gewechselt ist. In einem solchen Fall spricht vielmehr der Beweis des ersten Anscheins für eine Alleinhaftung des Anfahrenden/Fahrstreifenwechslers (KG, Beschl. v. 10.12.2007 – 12 U 33/07, NZV 2008, 622).

So greift weder ein gegen den Auffahrenden sprechender Anscheinsbeweis noch dessen Mithaftung mit der Betriebsgefahr ein, wenn eine Schrägstellung des vorausfahrenden Fahrzeugs und/oder eine „Eckkollision“ eindeutig dafür spricht, dass der Vorausfahrende erst kurz vor dem Unfall in den Fahrstreifen des Auffahrenden gewechselt hat (KG, Beschl. v. 3.7.2008 – 12 U 239/07, KGReport Berlin 2009, 82: keine Mithaftung des Auffahrenden).

Der unmittelbare räumliche Zusammenhang ist jedenfalls bei einem Zusammenstoß nach etwa 10 – 12 m vom Ort des Anfahrens gewahrt. Der Einfahrvorgang vom Fahrbahnrand endet erst, wenn sich das Fahrzeug endgültig in den fließenden Verkehr eingeordnet hat, wofür jede Einflussnahme des Anfahrenden auf das weitere Verkehrsgeschehen auszuschließen ist. Konnte der im fließenden Verkehr befindliche Hintermann, der den Fahrstreifen nach rechts wechselt, den Anfahrvorgang nicht rechtzeitig erkennen, so haftet der Anfahrende allein. Denn der Schutzzweck des § 7 V StVO dient nicht dem ruhenden Verkehr oder dem vom Fahrbahnrand Anfahrenden (KG, Beschl. v. 15.8.2007 – 12 U 202/06, MDR 2008, 562 = NZV 2008, 413; auch OLG Düsseldorf VersR 1978, 852: Anscheinsbeweis des Alleinverschuldens spricht gegen den Anfahrenden).

Macht der Fahrstreifenwechsler/Anfahrende geltend, der Überholer/Hintermann habe den Unfall durch zu hohe Geschwindigkeit mitverschuldet, so ist sein Vortrag nur dann schlüssig, wenn er sowohl eine bestimmte Geschwindigkeit als auch einen Abstand des Unfallgegners im Zeitpunkt der Erkennbarkeit des Fahrstreifenwechsels bzw. Anfahrens darlegt. Im Rahmen der Abwägung nach § 17 I StVG können nur unfallursächliche Tatsachen berücksichtigt werden (KG, Beschl. v. 17.3.2008 – 12 U 10/08, KGReport Berlin 2008, 904 f.; auch KG, Beschl. v. 27.3.2008 – 12 U 235/07, NZV 2008, 626).

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht

Der vom Fahrbahnrand Anfahrende bzw. sonstige Wartepflichtige muss darlegen und beweisen, dass sich der Bevorrechtigte durch überhöhte Geschwindigkeit außerstande gesetzt hat, unfallverhütend zu reagieren oder sich im Zeitpunkt der Erkennbarkeit des Ausscherens bzw. der Vorfahrtverletzung in einer solchen Entfernung vom Kollisionsort befand, dass eine unfallverhütende Reaktion möglich gewesen wäre. Für den Beweis einer bestimmten Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist der Zeugenbeweis ein ungeeignetes Beweismittel, wenn nicht die besondere Sachkunde des Zeugen dargelegt oder bestimmte Bezugstatsachen erläutert werden (KG, Beschl. v. 27.3.2008 – 12 U 235/07, KGReport Berlin 2008, 937f.; auch KG, Beschl. v. 24.7.2008 – 12 U 150/08, KGReport Berlin 2009, 119; Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 3 StVO Rz. 63: Schätzungen Ungeschulter ohne Einbeziehung ausreichender Bezugstatsachen sind in der Regel unwerthbar). Ist nachgewiesen, dass der Vorfahrtberechtigte/Hintermann die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um ca. 50 % überschritten hat, kommt ggü. dem unachtsam vom Fahrbahnrand anfahrenden Pkw-Fahrer eine hälftige Schadensteilung in Betracht (KG, Urt. v. 29.11.1984 – 12 U 1635/84, VersR 1985, 478). Gleiches gilt, wenn der Fahrstreifenwechsler unachtsam in den linken Fahrstreifen wechselt und der Hintermann dort mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h statt erlaubter 50 km/h auffährt (KG, Urt. v. 21.4.2008 – 12 U 101/07, KGReport Berlin 2009, 51).

3. Ausfahren aus einem Kreisverkehr

§ 9a StVO regelt für bestimmte Arten des Kreisverkehrs lediglich das Verhalten bei der Einfahrt und das Verhalten bei Vorhandensein einer Mittelinsel. Für das Ausfahren aus dem Kreisverkehr gilt § 9 StVO, für das Fahren im Kreisverkehr darüber hinaus das Rechtsfahrgebot des § 2 II StVO (KG, Beschl. v. 27.8.2007 – 12 U 141/07, ZfS 2008, 258 f. = NZV 2008, 412). Der Fahrtrichtungsanzeiger (hier: beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr) ist dann „rechtzeitig“ i.S.d. § 9 I 1 StVO betätigt, wenn sich der Verkehr auf das Abbiegen einstellen kann. Maßgeblich hierfür ist die Zeit zwischen dem Anzeigebeginn und dem Abbiegen unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit (KG, Beschl. v. 27.8.2007 – 12 U 141/07, ZfS 2008, 258 f.).

Für die Rechtzeitigkeit der Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers vor dem Einleiten des Abbiegens reichen z.B. bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h fünf Sekunden vor dem Abbiegen, also 41,4 m vor dem Abbiegen aus. Nicht ausreichend ist jedoch ein Setzen des Blinkers mit unmittelbar nachfolgendem Abbiegen (hier: nach rechts zum Ausfahren aus dem Kreisverkehr). Wird etwa der Fahrtrichtungsanzeiger nicht rechtzeitig gesetzt und soll eine Mithaftung des Unfallgegners begründet werden, so muss der Abbiegende darlegen und beweisen, dass sich der andere durch überhöhte Geschwindigkeit außerstande gesetzt hat, unfallverhütend zu reagieren oder sich im Zeitpunkt der Erkennbarkeit der Vorfahrtverletzung in einer solchen Entfernung vom Kollisionsort befand, dass eine unfallverhütende Reaktion überhaupt möglich gewesen wäre (KG, Beschl. v. 27.8.2007 – 12 U 141/07, ZfS 2008, 258 [260] = NZV 2008, 412 f.; Beschl. v. 30.8.2007 – 12 U 141/07, KGReport Berlin 2008, 538 f.).

4. Vorfahrtberechtigter blinkt und fährt geradeaus weiter

Unter welchen Voraussetzungen der Wartepflichtige sich auf ein Blinksignal des Vorfahrtberechtigten verlassen

darf, wird nicht einheitlich beantwortet. Nach einer Ansicht kann sich der Wartepflichtige im Grundsatz auf das angekündigte Abbiegen verlassen, insbesondere dann, wenn der Vorfahrtberechtigte neben dem Blinken auch noch seine Geschwindigkeit verlangsamt (KG, Urt. v. 25.9.1989 – 12 U 4646/88, DAR 1990, 142 = NZV 1990, 155: volle Haftung des Vorfahrtberechtigten, der nach rechts blinkt, seine Geschwindigkeit reduziert, aber trotzdem geradeaus weiterfährt; KG, Urt. v. 23.9.1974 – 12 U 694/74, VersR 1975, 52: volle Haftung des Vorfahrtberechtigten; OLG Dresden, Urt. v. 23.9.1993 – 8 U 745/93, VersR 1995, 234 und OLG Hamm, Urt. v. 29.9.2003 – 6 U 95/03, R+S 2004, 168: Vorfahrtberechtigter haftet zu 70 %; OLG Düsseldorf, Urt. v. 10.6.1976 – 12 U 135/75, DAR 1977, 161: volle Haftung des unvermittelt weiterfahrenden Vorfahrtberechtigten).

Nach anderer Auffassung darf der Wartepflichtige trotz eingeschaltetem rechten Blinker des Vorfahrtberechtigten nur dann auf dessen Abbiegen vertrauen, wenn sich dieses außer durch die Betätigung der Blinkleuchte in der Gesamtschau der Fahrsituation, sei es durch eindeutige Herabsetzung der Geschwindigkeit, sei es durch den Beginn des Abbiegens selbst, zweifelsfrei manifestiert (OLG Hamm, Urt. v. 11.3.2003 – 9 U 169/02, NJW-RR 2003, 975 = DAR 2003, 521: der Wartepflichtige haftet zu 2/3, wenn eine Geschwindigkeitsherabsetzung des Vorfahrtberechtigten nicht feststellbar ist; OLG Celle, Urt. v. 30.3.2004 – 5 U 24/04, DAR 2004, 390: Wartepflichtiger haftet zu 70 %, wenn der Vorfahrtberechtigte rechts blinkt und noch mit mehr als 50 km/h unterwegs ist; grundsätzlich auch OLG Saarbrücken, Urt. v. 11.3.2008 – 4 U 228/07, NJW-RR 2008, 1611 f.). Oftmals wird eine hälftige Schadensteilung für angemessen erachtet (OLG Hamburg VersR 1966, 195: Vorfahrtberechtigter fuhr weiterhin mit ca. 40 km/h; OLG Hamm, Urt. v. 28.5.1974 – 9 U 223/73, VersR 1975, 161; OLG Karlsruhe, Urt. v. 24.11.2000 – 10 U 155/00, DAR 2001, 128 = NZV 2001, 300: keine Geschwindigkeitsherabsetzung des Vorfahrtberechtigten; OLG Bonn, Urt. v. 14.5.2002 – 8 S 241/01, DAR 2002, 455).

Das OLG Saarbrücken, Urt. v. 11.3.2008 – 4 U 228/07, NJW-RR 2008, 1611 f. schließt sich grundsätzlich der Auffassung an, wonach sich der Wartepflichtige nur eingeschränkt auf den Vertrauensgrundsatz berufen kann. Er müsse durchaus in Betracht ziehen, dass der bevorrechtigte Verkehr mit den örtlichen Verhältnissen nicht stets hinreichend vertraut ist oder das Zurückstellen des Fahrtrichtungsanzeigers aufgrund eines technischen Defekts oder aufgrund einer Unaufmerksamkeit unterbleibt. **Nur auf das Unterbleiben atypischer, grober Verstöße des Vorfahrtberechtigten darf der Wartepflichtige vertrauen.** Reduziert der Vorfahrtberechtigte nach dem Setzen des Blinkers seine Geschwindigkeit von ca. 70 – 80 km/h nicht, muss der Wartepflichtige mit einer Weiterfahrt rechnen.

Fährt er trotzdem in die vorfahrtberechtigte Straße ein und kommt es zur Kollision, haftet der Wartepflichtige zu 75 %, der Vorfahrtberechtigte mit der Betriebsgefahr von 25 % (OLG Saarbrücken, a.a.O.; auch OLG Celle, Urt. v. 30.3.2004 – 5 U 24/04, DAR 2004, 390: max. 30 % beim Vorfahrtberechtigten; OLG Hamm, Urt. v. 11.3.2003 – 9 U 169/02, NJW-RR 2003, 975 und OLG Saarbrücken, Urt. v. 13.6.1980 – 3 U 86/79, VM 1981, 4 sowie LG Saarbrücken, Urt. v. 17.7.2003 – 2 S 241/02, ZfS 2003, 588: Haftung des Vorfahrtberechtigten mit 33 %).

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht

5. Einfahrt in eine Autobahn

Ein in eine Autobahn einfahrender Verkehrsteilnehmer hat dem Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn die Vorfahrt zu gewähren (§ 18 III StVO). Er muss dazu den Verkehr auf der Autobahn beobachten und den Beschleunigungsstreifen so ausnutzen, dass ihm ein entsprechender Kontrollblick möglich ist. Er darf nicht darauf vertrauen, dass die vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn ihn einfädeln lassen würden. Kommt es in einem unmittelbaren räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einer Vorfahrtverletzung zu einem Unfall, so spricht der **Anschein des Alleinverschuldens gegen den Wartepflichtigen**. Eine Schadensteilung kommt nur dann in Betracht, wenn der Bevorrechtigte den Unfall hätte vermeiden können (KG, Beschl. v. 14.6.2007 – 12 U 98/06, MDR 2008, 81 = NZV 2008, 244 f.; Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 18 StVO, Rz. 30; KG, Urt. v. 12.03.2001 – 12 U 9790/99, MDR 2001, 986 = VersR 2002, 628; Einfahrender, der auf der Beschleunigungsspur einfährt und voll abbremsen muss, haftet ggü. dem Vorfahrtberechtigten zu 100 %; OLG Hamm, Urt. v. 9.3.1993 – 9 U 181/92, NZV 1993, 436; Mithaftung des Vorfahrtberechtigten mit 20 %; OLG Köln, Urt. v. 24.10.2005 – 16 U 24/05, NZV 2006, 420 = DAR 2006, 234; volle Haftung des Einfahrenden).

6. Überhöhte Geschwindigkeit des Vorfahrtberechtigten

Überschreitet der Vorfahrtberechtigte die zulässige Höchstgeschwindigkeit um jedenfalls **mehr als 10 %**, kommt eine Mithaftung von 25 % bis 75 % in Betracht (BGH, Urt. v. 10.1.1958 – VI ZR 301/56, VersR 1958, 217; 1/3 Mithaftung bei 91 km/h statt erlaubter 80 km/h; KG, Urt. v. 17.1.2000 – 12 U 6678/98, NZV 2000, 377; Mithaftung von 25 % bei 62 km/h statt erlaubter 50 km/h; Urt. v. 22.2.1988 – 22 U 4616/87, VM 1988, 60; 25 % bei 64 km/h statt erlaubter 50 km/h; Urt. v. 5.4.2004 – 12 U 326/02, DAR 2004, 524; 50 % bei 47 km/h statt erlaubter 30 km/h; OLG Hamm, Urt. v. 19.2.1999 – 9 U 183/98, DAR 1999, 405; 1/3 bei 65 km/h statt 50 km/h; Urt. v. 15.5.1997 – 6 U 121/96, R+S 1998, 106; 1/3 bei 65 km/h statt erlaubter 50 km/h; Urt. v. 18.10.1994 – 9 U 90/94, NZV 1996, 69; 50 % bei 60 km/h statt erlaubter 50 km/h; Urt. v. 4.11.1993 – 6 U 122/93, NZV 1994, 277; 40 % bei 115 km/h statt erlaubter 100 km/h; OLG Karlsruhe, Urt. v. 7.10.1981 – 13 U 169/80, VersR 1982, 807; 25 % bei 60 km/h statt 50 km/h; OLG Köln, Urt. v. 12.1.1994 – 11 U 187/93, NZV 1994, 320; 25 % bei 65 km/h statt 50 km/h; Urt. v. 2.12.1998 – 13 U 152/98, VersR 1999, 1035; 25 % bei 40 statt erlaubter 30 km/h; Urt. v. 31.7.1991 – 13 U 66/91, VersR 1991, 1416; 50 % bei 96 km/h statt erlaubter 70 km/h; Urt. v. 17.2.1995 – 19 U 140/94, NZV 1995, 360 = ZfS 1995, 250; 50 % bei 94 km/h statt erlaubter 50 km/h; OLG Oldenburg, Urt. v. 15.6.1993 – 12 U 17/93, DAR 1994, 29; 50 % bei 90 km/h statt erlaubter 70 km/h).

Kollidiert ein Vorfahrtberechtigter, der eine 30 km/h-Zone mit mindestens 60 km/h wegen eines auf der rechten Fahrbahn abgestellten Fahrzeugs auf der linken Fahrbahnseite befährt, mit einem aus seiner Sicht von links aus einer Grundstücksausfahrt herausfahrenden Kfz, so haftet er zu 75 % (LG Arnberg, Urt. v. 3.6.2008 – I-5 S 8/08, NZV 2008, 513; vgl. auch LG Hildesheim, Urt. v. 5.5.2006 – 7 S 54/06, VersR 2007, 1532; Alleinhaftung des Vorfahrtberechtigten, der bei Dunkelheit mit 80 km/h statt erlaubter 50 km/h unterwegs ist; BGH, Urt. v. 3.11.1970 – VI ZR 65/69, VersR 1971, 179; Vor-

fahrtberechtigter, der bei Dunkelheit mit 120 km/h statt erlaubter 60 km/h unterwegs ist, haftet zu 75 %; OLG Karlsruhe, Urt. v. 18.12.1985 – 1 U 225/85, ZfS 1986, 130; Mithaftung zu 75 % bei 130 km/h statt erlaubter 50 km/h; OLG Schleswig, Urt. v. 7.11.1991 – 7 U 3/90, NZV 1993, 113; Mithaftung zu 80 % bei 120 km/h statt erlaubter 60 km/h).

7. Verkehrsberuhigter Bereich, §§ 10, 8 I 1 StVO

Beim Ausfahren aus einem verkehrsberuhigten Bereich gelten besondere Sorgfaltspflichten für den Ausfahrenden. Die besonderen Pflichten des § 10 I 1 StVO gelten für den Fahrer, der einen verkehrsberuhigten Bereich verlässt, auch dann, wenn das Zeichen 326 (Ende des verkehrsberuhigten Bereiches) nicht unmittelbar im Bereich der Einmündung oder Kreuzung, sondern einige Meter davor aufgestellt ist. Entscheidend ist, ob das Einfahren in eine andere Straße bei objektiver Betrachtung als Verlassen des verkehrsberuhigten Bereiches i.S.d. § 10 StVO erscheint mit der Folge, dass der Ausfahrende die Regel des § 8 I 1 StVO („rechts vor links“) nicht für sich in Anspruch nehmen kann. Dies ist nach dem Gesamtbild der äußerlich erkennbaren Merkmale zu bestimmen. Es kommt also nicht nur darauf an, in welcher Entfernung sich das Verkehrsschild vor der Einmündung befindet, sondern auch darauf, ob der Einmündungsbereich trotz der Aufstellung des Schildes einige Meter davor **bei objektiver Betrachtung noch als Ausfahrtbereich der verkehrsberuhigten Zone erscheint**. Befindet sich das Zeichen 326 nicht mehr als 30m vor der nächsten Einmündung oder Kreuzung, wird das Gericht regelmäßig davon ausgehen können, dass zulasten des Ausfahrenden die Anforderungen des § 10 StVO gelten, wenn keine Anhaltspunkte vorliegen, die eine abweichende Beurteilung rechtfertigen. Solche Anhaltspunkte können sich insbesondere aus der Straßenführung oder der baulichen Gestaltung im Bereich der Unfallörtlichkeit ergeben, etwa farblichen oder gestalterischen Abgrenzungen der Fahrbahnflächen. Andererseits ist ein ggü. dem ausfahrenden Vorfahrtberechtigten, der davon ausgehen muss, dass sein Vorfahrtrecht von anderen Verkehrsteilnehmern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglicherweise nicht erkannt wird, zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme verpflichtet; muss er damit rechnen, dass sein Vorfahrtrecht missachtet wird, so muss er seine Fahrweise hierauf einstellen (BGH, Urt. v. 20.11.2007 – VI ZR 8/07, MDR 2008, 318 = NZV 2008, 193 f. = ZfS 2008, 256 [258]; zur weiteren Aufklärung an die Vorinstanz zurückverwiesen).

8. Unfall beim Aussteigen aus geparktem Fahrzeug

Kommt es im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem Ein- oder Aussteigen (§ 14 I StVO) aus einem am Fahrbahnrand geparkten Fahrzeug zu einem Verkehrsunfall, so spricht der Beweis des ersten Anscheines für eine fahrlässige Sorgfaltspflichtverletzung des Ein- oder Aussteigenden (KG, Beschl. v. 6.3.2008 – 12 U 59/07, KGReport Berlin 2009, 52; Beschl. v. 22.11.2007 – 12 U 199/06, MDR 2008, 260), wobei der Vorgang des Einsteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugtür beendet ist und der Vorgang des Aussteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugtür und dem zügigen Verlassen der Fahrbahn. Herrscht auf der Fahrbahnseite des haltenden oder parkenden Fahrzeugs Fahrverkehr, so gehört es zur Gefahrminderungspflicht des nach links Aussteigenden, dass er nicht länger als unbedingt nötig die Tür offen lässt und sich auf der Fahrbahn aufhält

Aktuelle Entwicklungen im Verkehrszivilrecht

(KG, Beschl. v. 22.11.2007 – 12 U 199/06, MDR 2008, 260 = NZV 2008, 245).

Wer die linke Wagentür öffnen will, muss zunächst nach hinten blicken; reicht der Rückblick nicht weit genug, darf er die **Tür nur langsam und spaltweise öffnen** (KG DAR 2006, 149 und VM 1990, 58; Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 14 StVO Rz. 6: maximal bis 10 cm).

Der fließende Verkehr darf nur darauf vertrauen, dass Wagentüren nicht plötzlich weit geöffnet werden. Eine Mithaftung kommt in Betracht, wenn der rückwärtige Verkehr das **Fahrzeug mit zu geringem Abstand passiert** (Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl., § 14 StVO Rz. 8; BGH VersR 1956, 576: Mithaftung mit 33 % bei Seitenabstand von nur 0,34 m; KG, Urt. v. 24.11.2005 – 12 U 151/04, MDR 2006, 628 = ZfS 2006, 200: hälftige Schadensteilung bei Abstand von weniger als 30 cm; Urt. v. 9.5.1985 – 12 U 3780/84, VersR 1986, 1123: Haftungsverteilung 50: 50 bei Seitenabstand von weniger als 0,32m; OLG Karlsruhe, Urt. v. 8.9.2006 – 4 U 158/05, NZV 2007, 81: Mithaftung von 30 % bei Seitenabstand von 30 – 35 cm auf 6,50m breiter Straße).

Es stellt jedoch keinen Verstoß gegen die gesteigerte Sorgfaltspflicht aus § 14 I StVO dar, wenn eine Mutter beim Anschnallen ihres Kindes in einem an der Straße

parkenden Pkw die hintere Türe auf der Fahrerseite des Pkw öffnet und diese Türe von einem herannahenden Pkw allein deshalb beschädigt wird, weil der Fahrer den erforderlichen Seitenabstand nicht eingehalten hat (OLG Bremen, Urt. v. 29.5.2008 – 2 U 19/08, MDR 2008, 1096 = NZV 2008, 575: herannahender Pkw-Führer haftet dann zumindest mit 80 %).

9. Radfahren ohne Helm

Das Nichttragen eines Fahrradhelms begründet ein Mitverschulden des Radfahrers nur bei sportlich ambitionierter Fahrt mit besonderen Risiken. Radfahrern, die ihr Fahrrad als gewöhnliches Fortbewegungsmittel ohne sportliche Ambitionen nutzen, kann die fehlende Benutzung eines Helms **nicht als anspruchsminderndes Mitverschulden** angerechnet werden (OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007 – 4 U 80/07–28, MDR 2008, 503 = VersR 2008, 982 f. = NZV 2008, 202 f.; OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.6.2007 – I-1 U 278/06, juris = NZV 2007, 614; v. 14.8.2006 – I-1 U 9/06, MDR 2007, 460 = DAR 2007, 458; kritisch Hentschel/König/Dauer-König, 40. Aufl. 2009, § 21a StVO, Rz. 24 und Kettler, NZV 2007, 603: wegen bestehender Abgrenzungsschwierigkeiten regelmäßig keine Mithaftung).