JOHANNSEN

Rechtsanwälte

JOHANNSEN
Rechtsanwälte

Oliver Meixner
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Versicherungsrecht

olivermeixner@kanzlei-johannsen.de
www.kanzlei-johannsen.de
Tel. 040 – 24 13 51

JOHANNSEN
Rechtsanwälte

Verkehrsrecht

Grundlagen zur Quotenbildung

Hamburg, 04.04.2019

Die an einem VU Beteiligten: Mögliche Unfallgegner

- Fahrer eines Kraftfahrzeugs (Pkw, Kraftrad, Bus, …)
- Halter eines Kraftfahrzeugs
- Kfz-Haftpflichtversicherer eines Kraftfahrzeugs
- (Straßen-) Bahnen
- Fußgänger / Handwerker / Kinder / Skateboarder …
- Tiere
- Verkehrssicherungspflichtige: Schäden durch Gebäudeteile (Dachziegel), Gerüste

Haftungsgrundlagen: Verschuldens- und Gefährdungshaftung

- Bei Schadenverursachung durch ein Kfz (Legaldefinition in § 1 Abs. 2 StVG) gibt es die folgenden Anspruchsgrundlagen:
  - §§ 7, 17, (18) StVG
  - §§ 823 Abs. 1, 2 BGB
  - § 115 VVG i. V. m. §§ 1, 3 PflVersG und KfzPflVV
  - § 1 Haftpflichtgesetz (Straßenbahnen)

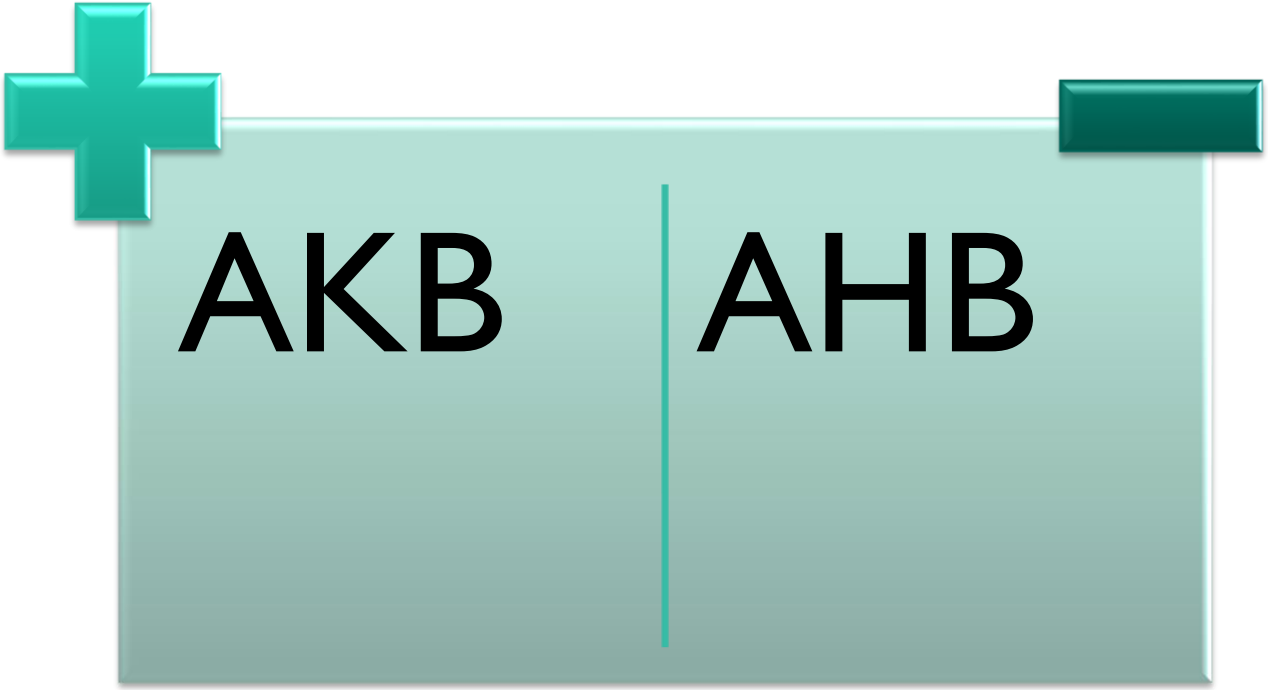
Die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG

- Wird bei dem **Betrieb eines Kraftfahrzeugs** oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine **Sache beschädigt** so ist der **Halter** verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen **Schaden** zu **ersetzen**.

Die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG: Beispiele zum Begriff „ Betrieb“

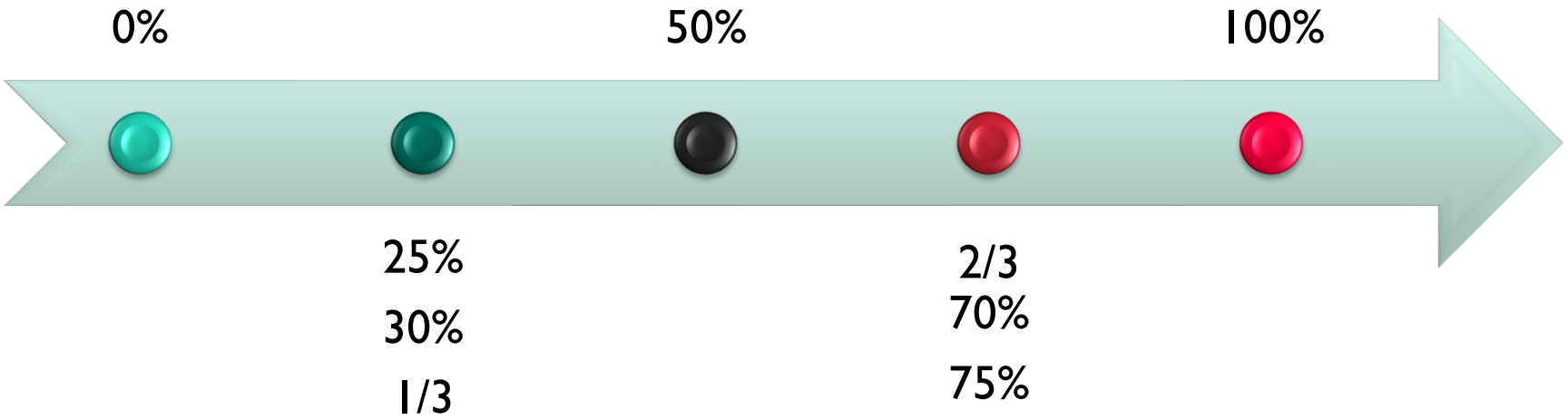
- Geparkte oder auf dem Betriebsgelände stillgelegte Fahrzeuge = Betrieb?
- Sie geben Ihrem Nachbarn Starthilfe und verwechseln (+) und (-), wodurch das Nachbarfahrzeug einen Motorschaden davon trägt = Betrieb?
- Sie schieben mit dem Einkaufswagen zu Ihrem eigenen Pkw, sind noch 10 Meter entfernt, betätigen Ihren elektronischen Schlüssel, verlieren die Kontrolle über den Einkaufswage und schieben diesen in ein geparktes Kfz = Betrieb?
- Ihr betrunkener Beifahrer wirft eine Bierflasche aus dem Fenster = Betrieb?

Gebrauch



Ansätze zur Quotenbildung

Mögliche Quoten von LG – Bezirk zu LG – Bezirk unterschiedlich

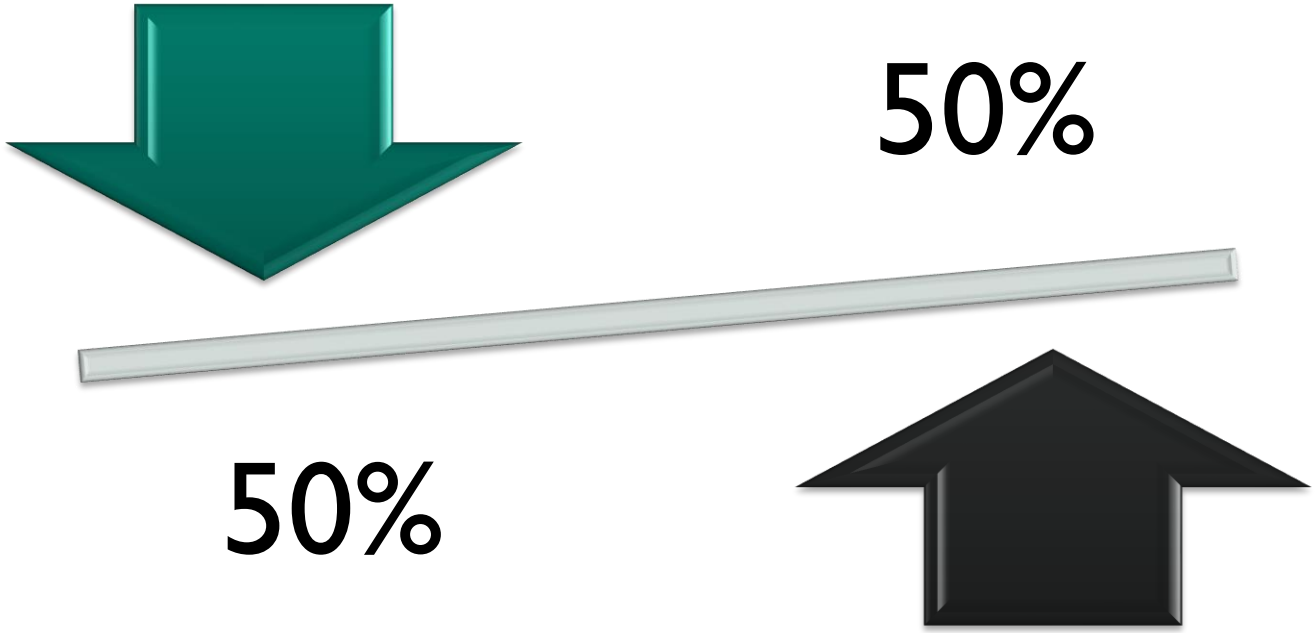


Rechtsfolge: Das Waage-Modell aus § 17 StVG

- Grundsatz: wechselseitige Haftung **aus** den jeweiligen Betriebsgefahren

- Die jeweiligen Verursachungsbeiträge der an dem Unfallgeschehen Beteiligten werden in eine Waagschale geworfen und gegeneinander abgewogen.

Waage | Haftung aus den jeweiligen Betriebsgefahren | Grundsatz



Erhöhte Betriebsgefahr

- Eine die Mitverantwortung erhöhende Betriebsgefahr ist auch ohne ein Verschulden zu bejahen, wenn die Gefahr, die regelmäßig und notwendigerweise mit dem Betrieb eines Kfz verbunden ist, durch ein **Hinzutreten besonderer Umstände** erhöht wird, die sich auch **auf den Unfall ausgewirkt** haben. Jedes Fahrmanöver, das besondere Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringt, führt zu einer erhöhten Betriebsgefahr (BGH, Urt. v. 11.1.2005 – VI ZR 352/03 = VersR 2005, 702 = NJW 2005, 1351; OLG Hamm, Urt. v. 20.9.2010 – I-6 U 222/09 = NJW 2010, 3790).

Fehlende Fahrerlaubnis als Abwägungsfaktor

- In die Abwägung nach § 17 StVG, § 254 BGB können nur diejenigen unstreitigen oder erwiesenen Faktoren einbezogen werden, die zur Entstehung des Schadens beigetragen haben und einem der Beteiligten zuzurechnen sind (BGH, Urt. v. 25.3.2003 – VI ZR 161/02 = DAR 2003, 309; OLG Karlsruhe, Urt. v. 21.9.2009 – 1 U 74/09 = DAR 2009, 702). Dass ein Beteiligter ohne Fahrerlaubnis gefahren ist, darf nur dann zu berücksichtigen sein, wenn feststünde, dass sich dieser Umstand in dem Unfall tatsächlich **ausgewirkt** hat (BGH, Urt. v. 12.12.06 – VI ZR 75/06 = VersR 2007, 263).

Trunkenheitsfahrt als Abwägungsfaktor

- Eine absolute oder relative Fahruntüchtigkeit eines am Unfall beteiligten Kfz-Führers darf bei der Abwägung nach § 17 StVG nur berücksichtigt werden, wenn feststeht, dass sich ihre Auswirkung im Unfall **niedergeschlagen** hat (OLG Saarbrücken, Urt. v. 25.2.2003 – 3 U 514/02 = SP 2004, 6; OLG Hamm, Urt. v. 22.11.1993 – 6 U 154/93 = NZV 1994, 319).

Christian Grüneberg
Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen
14. Auflage
C.H.BECK

Die 100 : 0 Fälle

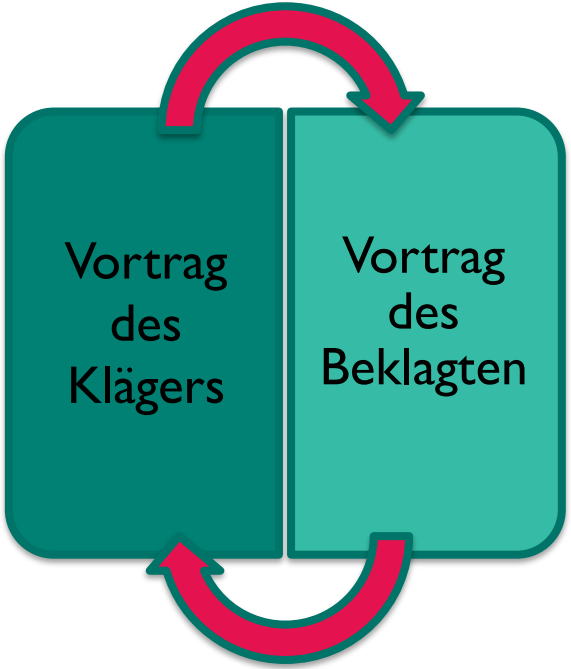
100 %

0 %

Kardinalpflicht vs. Einfache Betriebsgefahr

- §§ 3, 4 StVO: Geschwindigkeit und Abstand („Auffahrunfall“)
- § 5 Abs. 2, 4 StVO: Überholen
- § 7 Abs. 5 StVO: Fahrstreifenwechsel
- § 8 StVO: Vorfahrt
- § 9 Abs. 1, 5 StVO: Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
- § 10 StVO: Einfahren und Anfahren („in den fließenden Verkehr“)
- § 14 StVO: Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen („Profilveränderung“)

Anscheinsbeweis | Relationstechnik | Unstreitiger Sachverhalt



Auffahrunfall und Anscheinsbeweis

- Fährt jemand auf ein vor ihm befindliches Fahrzeug auf, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass er entweder nicht den notwendigen Sicherheitsabstand eingehalten bzw. nicht die gebotene Sorgfalt bei der Beobachtung des vor ihm fahrenden Verkehrs beachtet hat, ggf. auch einfach zu schnell gefahren ist. Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 1 StVO (BGH, Urt. v. 23.1.2007 – VI ZR 146/06 = MDR 2007, 717) im Falles des zu schnellen Fahrens auch gegen § 3 Abs. 1 StVO vermutet (OLG Düsseldorf, Urt. v. 29.9.2005 – 10 U 203/04 = NZV 2006, 200; LG Berlin, Urt. v. 3.2.2003 – 58 S 248/02 = SP 2003, 158).

Auffahrunfall und Fahrstreifenwechsel I

- Liegt kein achsparalleler Anstoß vor, sondern deuten die dokumentierten Schäden darauf hin, dass das vorausfahrende Fahrzeug in Schrägstellung bei einem Fahrstreifenwechsel befindlich gewesen ist, greift zu Lasten des Hintermanns kein Anscheinsbeweis wegen eines unachtsamen Auffahrvorgangs. Vielmehr spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass der den Fahrstreifen wechselnde Fahrzeugführer dabei eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht ausgeschlossen und dadurch gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen hat (OLG Karlsruhe, Urt. v. 24.6.2008 – 1 U 5/08 = SP 2009, 66; OLG Hamm, Beschl. v. 27.10.2014 – 19 U 60/14, juris; LG Essen, Urt. v. 12.2.2014 – 5 O 125/13, juris; LG Dortmund, Urt. v. 14.4.2015 – 21 O 319/13, juris zum Indiz der Schrägstellung vgl. KG Berlin, Urt. v. 22.1.2001 – 22 U 1044/00 = MDR 2001, 808).

Auffahrunfall und Fahrstreifenwechsel II

- Der Beweis des ersten Anscheins bei einem Auffahrunfall setzt voraus, dass beide Fahrzeuge – unstreitig oder erwiesener Maßen – so lange in einer Spur hintereinander hergefahren sind, dass sich beide Fahrzeugführer auf die vorangegangenen Fahrbewegungen hätten einstellen können (BGH, Urt. v. 13.12.2011 – VI ZR 177/10 = zfs 2012, 195; Bendig/Nugel, VRR 2012, 404). Ein Anscheinsbeweis für das Verschulden des Auffahrenden ist mithin nicht gegeben, wenn der Vorausfahrende im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Unfall den Fahrstreifen gewechselt hat (BGH, Urt. v. 30.11.2010 – VI ZR 15/10 = MDR 2011, 157; OLG Hamm, Beschl. v. 27.10.2014 – 19 U 60/14, juris).

Anscheinsbeweis bei Auffahrunfall und starkem Abbremsen I

- Fährt jemand auf ein vor ihm befindliches Fahrzeug auf, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass er entweder nicht den notwendigen Sicherheitsabstand eingehalten bzw. nicht die gebotene Sorgfalt bei der Beobachtung des vor ihm fahrenden Verkehrs beachtet hat, ggf. auch einfach zu schnell gefahren ist. Der Anscheinsbeweis ist auch nicht dadurch erschüttert, dass das vorausfahrende Kfz eine Vollbremsung durchführt, denn ein plötzliches scharfes Bremsen muss ein Kraftfahrer einkalkulieren (BGH, Urt. v. 23.1.2007 – VI ZR 146/06 = MDR 2007, 717).

Anscheinsbeweis bei Auffahrunfall und starkem Abbremsen II

- Behauptet der Auffahrende eine Mithaftung des Vorausfahrenden wegen eines starken Abbremsens ohne zwingenden Grund, hat er dies zweifelsfrei zu beweisen (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 8.3.2014 – 1 U 152/03 = SVR 2005, 28; LG Duisburg, Urt. v. 10.4.2015 – 10 O 192/14, juris). Selbst wenn er diesen Beweis frei von Zweifeln führen kann, haftet der Auffahrende aufgrund des Verstoßes gegen die Kardinalvorschrift des § 4 Abs. 1 S. 1 StVO im Zweifel überwiegend zu 2/3 (KG Berlin, Urt. v. 11.7.2002 – 12 U 9923/00 = NZV 2003, 41).

Alleinhaftung bei Nötigung durch Abbremsen

- Ein Abbremsen ohne verkehrsbedingten Anlass allein um den nachfolgenden Fahrzeugführer zu disziplinieren, führt zu einer alleinigen Haftung des Vordermanns. Dieses Verhalten ist, wenn nicht sogar als vorsätzlich schädigend, so doch zumindest als derart grob fahrlässig anzusehen ist, dass jegliche Mithaftung der Beklagten aus Betriebsgefahr ausscheidet. Derartige Akte der Selbstjustiz im Straßenverkehr widersprechen in schwerwiegender Weise den im Straßenverkehr geltenden Geboten der Vorsicht und Rücksichtnahme (OLG München, Urt. v. 22.2.2008 – 10 U 4455/07 = NJW Spezial 2008, 393; LG Duisburg, Urt. v. 23.3.2012 – 10 O 244/10 = SP 2013, 5 ff.).

Anscheinsbeweis und Fahrstreifenwechsel

- Ereignet sich ein Unfall im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel, spricht gegen den Fahrstreifenwechsler der Beweis des ersten Anscheins, der einen schuldhaften Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO begründet (OLG Hamm, Urt. v. 13.5.2009 – 13 U 106/08 = NJW-RR 2009, 1624; OLG Brandenburg, Urt. v.21.6.2007 – 12 U 2/07 und OLG München, Urt. v. 1.12.2006 – 10 U 4707/06, juris). Den strengen Sorgfaltsanforderungen des § 7 Abs. 5 StVO bei einem Fahrstreifenwechsel genügt ein Fahrer **nur dann**, wenn er vor dem Fahrstreifenwechsel in Innen- und Außenspiegel schaut, sich mit einem Schulterblick umsieht und den Wechsel mittels des Fahrtrichtungsanzeigers rechtzeitig anzeigt sowie bei dem anschließenden Fahrstreifenwechsel die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließt.

Anscheinsbeweis und Fahrstreifenwechsel und Fahrbahnverengung

- Ereignet sich ein Unfall im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel, spricht gegen den Fahrstreifenwechsler der Beweis des ersten Anscheins, der einen schuldhaften Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO begründet (OLG Hamm, Beschl. v. 27.10.2014 – 19 U 60/14, juris; OLG Düsseldorf, Urt. v. 17.5.2011 – 11 U 132/10 = SP 2012; OLG Hamm, Urt. v. 13.5.2009 – 13 U 106/08 = NJW-RR 2009, 1624). Dies gilt auch dann, wenn der Fahrstreifenwechsler bei einer Engstelle erfolgt (LG Berlin, Urt. v. 11.6.2003 – 3 C 190/03 = SP 2003, 301; LG Darmstadt, Urt. v. 15.3.2001 – 6 S 464/00, juris).

Erhöhte Betriebsgefahr bei Fahrt in der Engstelle

- Kommt es an einer Stelle der Fahrbahn, an der sich diese auf einen Fahrstreifen verengt und die vor den Unfallbeteiligten fahrenden Verkehrsteilnehmer das **Reißverschlussverfahren** anwenden, zu einer Kollision, ist (unabhängig von einem Verschulden) von einer erhöhten Betriebsgefahr des **geradeaus fahrenden** Unfallbeteiligten auszugehen, die zu einer Mithaftung von mindestens 30 % (AG Hamburg, Urt. v. 7.7.2005 – 50A C 102/05 = SP 2005, 369) bzw. zumindest 25 % führt (AG Leipzig, Urt. v. 16.1.1997 – 4 C 12906/96 = SP 1997, 387). Dies allein wegen der mit der in die Einfahrt in die Engstelle verbundenen Gefahren (vgl. hierzu OLG Frankfurt, Urt. v. 8.12.2003 – 16 U 173/03 = zfs 2004, 205).

Keine Haftung ohne Verschulden im Engstellenbereich

- § 7 Abs. 4 StVO enthält eine Vorrangregelung dahin, dass derjenige, der den durchgehenden Fahrstreifen befährt, Vorrang vor demjenigen hat, der auf seinem Fahrstreifen nicht durchfahren kann (KG Berlin, Urt. v. 17.5.1979 – 22 U 702/79 = DAR 1980, 186). Eine Mithaftung des daher Bevorrechtigten kommt nur dann in Betracht, wenn er die Gefahr einer Kollision auf sich zukommen sehen musste und unfallverhütend reagieren kann. Ein solcher schuldhafter Verstoß gegen die StVO muss durch den Fahrstreifenwechsler nachgewiesen werden (KG Berlin, Urt. v. 19.10.2009 – 12 U 227/08 – NZV 2010, 507).

Einfahrt in den fließenden Verkehr und Fahrstreifenwechsel

- Es kann dahinstehen, ob ein unachtsamer Fahrstreifenwechsel vorliegt. Die Sorgfaltsnorm des § 7 Abs. 5 StVO schützt nicht den Verkehrsteilnehmer, der vom ruhenden in den fließenden Verkehr einfährt (KG Berlin, Urt. v. 29.10.2007 – 12 U 5/07 = KGR Berlin 2008, 855 sowie KG Berlin, Beschl. v. 15.12.2005 – 12 U 165/05 = DAR 2006, 454). § 10 StVO legt vielmehr dem vom Fahrbahnrand anfahrenden bzw. dem von bestimmten Örtlichkeiten auf die Fahrbahn einfahrenden Fahrzeugführer die Verantwortung für die Gefahrlosigkeit seines Fahrmanövers grundsätzlich allein auf. Von ihm wird äußerste Sorgfalt gefordert (BGH, Urt. v. 25.4.1985 – III ZR 53/84 = VersR 1985, 835) und er haftet auch bei einer Kollision mit einem bevorrechtigten Teilnehmer des fließenden Verkehrs, der einen Fahrstreifenwechsel vornimmt, alleine (KG Berlin, Beschl. v. 15.12.2005 – 12 U 165/05 = DAR 2006, 454; OLG München, Urt. v. 25.3.1994 – 10 U 4856/93 = NJW-RR 1994, 1443).

Anscheinsbeweis bei Vorfahrtsverletzung

- Stoßen zwei Fahrzeuge auf einer Kreuzung bzw. einer Einmündung i.S.d. § 8 StVO zusammen, wird eine schuldhafte Vorfahrtsverletzung des Wartepflichtigen im Wege des Anscheinsbeweises vermutet (BGH, Urt. v. 18.11.1975 – VI ZR 172/74 = NJW 1976, 1317; OLG Celle, Urt. v. 20.10.2010 – 14 U 47/10 – juris; OLG Köln, Urt. v. 14.2.2002 – 12 U 142/01 = SP 2002, 263; OLG Köln, Urt. v. 9.4.2002 – 3 U 166/01 = VersR 2002, 998). Hinter diesem Fehlverhalten tritt die einfache Betriebsgefahr des anderen Fahrzeug im vollen Umfang zurück (OLG Hamm, Urt. v. 8.5.2001 – 27 U 201/00 =DAR 2001, 506).

Vorfahrtsverletzung und Rechtsfahrgebot

- Auch in der hier vorliegenden Konstellation ist von einer Vorfahrtsverletzung auszugehen. Stoßen zwei Fahrzeuge auf einer Kreuzung bzw. einer Einmündung i.S.d. § 8 StVO zusammen, wird eine schuldhafte Vorfahrtsverletzung des Wartepflichtigen im Wege des Anscheinsbeweises vermutet (BGH, Urt. v. 20.9.2011 – VI ZR 282/10 = zfs 2012, 76; OLG Köln, Urt. v. 14.2.2002 – 12 U 142/01 = SP 2002, 263; OLG Hamm, Urt. v. 8.5.2001 – 27 U 201/00 = DAR 2001, 506; OLG Köln, Urt. v. 9.4.2002 – 3 U 166/01 = VersR 2002, 998). Das Vorfahrtsrecht erstreckt sich dabei auf die gesamte Breite der Vorfahrtsstraße (KG Berlin, Urt. v. 6.10.2005 – 12 U 104/04 = NZV 2006, 202). Selbst wenn der Vorfahrtsberechtigte gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen sollte und die linke Fahrbahn befährt, geht es ihm nicht verloren (OLG Jena, Urt. v. 9.5.2000 – 5 U 1346/99 = DAR 2000, 570).

Verstöße gegen die Kardinalvorschrift des § 9 Abs. 5 StVO

- Abbiegen in ein Grundstück
- Wenden
- Rückwärtsfahrt

Alleinhaftung Abbiegen in ein Grundstück

- Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO zu Lasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall in ein Grundstück abgebogen ist (OLG Bremen, Urt. v. 1.9.2009 – 3 U 36/09 = MDR 2010, 26; KG Berlin, Urt. v. 7.10.2002 – 12 U 41/01 = MDR 2003, 507; OLG Dresden, Urt. v. 24.4.2002 – 11 U 2948/01 = SP 2003, 304). Dies insbesondere im Hinblick auf die in § 9 Abs. 1 S. 4 StVO zugrunde gelegte doppelte Rückschaupflicht (OLG Stuttgart, Urt. v. 4.6.2014 – 3 U 15/14 = SP 2014, 404 ff.; OLG Naumburg, Urt. v. 12.12.2008 – 6 U 106/08 = VersR 2009, 373).

Alleinhaftung bei Wendemanöver

- Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO zu Lasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang gewendet hat (OLG Düsseldorf, Urt. v. 17.5.2011 – I-1 U 132/10 = SP 2012,66; KG Berlin, Beschl. v. 31.8.2009 – 12 U 129/09 = NZV 2010, 468, vgl. auch BGH, Urt. v. 4.6.1985 – VI ZR 15/84 = DAR 1985, 316).

Alleinhaftung bei Rückwärtsfahrt

- Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO zu Lasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall rückwärts gefahren ist (BGH, Urt. v. 15.12.2015 – VI ZR 6/15 = MDR 2016, 2668: BGH, Urt. v. 27.6.1.2016 – VI ZR 179/15 = NJW Spezial 2016, 138; OLG Köln, Urt. v. 13.7.2011 – 5 U 26/11 = DAR 2011, 640; OLG Saarbrücken, Urt. v. 24.8.2004 – 3 U 739/03 = zfs 2005, 13).

Anscheinsbeweis bei Einfahrt in den fließenden Verkehr

- § 10 S. 1 StVO legt dem vom Fahrbahnrand anfahrenden bzw. dem von bestimmten Örtlichkeiten auf die Fahrbahn einfahrenden Fahrzeugführer die Verantwortung für die Gefahrlosigkeit seines Fahrmanövers grundsätzlich allein auf. Von ihm wird äußerste Sorgfalt gefordert (BGH, Urt. v. 25.4.1985 – III ZR 53/84 = VersR 1985, 835). Kommt es bei diesem Fahrmanöver zu einem Unfall mit dem fließenden Verkehr, spricht der Beweis des ersten Anscheins für einen schuldhaften Verstoß gegen § 10 StVO und die einfache Betriebsgefahr des Pkw im fließenden Verkehr tritt hinter diesem überragenden Fehlverhalten zurück (BGH, Urt. v. 20.9.2011 = VI ZR 282/10 = VersR 2011, 1540; LG Hamm, Urt. v. 27.3.2015 – I-11 U 44/14 – juris; OLG München, Urt. v. 9.11.2012 – 10 U 834/12, juris; OLG Köln, Urt. v. 13.7.2011 – 5 U 26/11 = DAR 2011, 640).

Anscheinsbeweis beim Türöffnen

- Wer aus einem Fahrzeug aussteigt, hat gem. § 14 StVO die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Ereignet sich ein Unfall in Verbindung mit dem Türöffnen beim Ein- bzw. Aussteigen, spricht gegen den Ein- bzw. Aussteigenden der Anscheinsbeweis bzgl. eines schuldhaften Verstoßes gegen § 14 StVO (BGH, Urt. v. 6.10.2009 – VI ZR 316/08 = VersR 2009, 1641; OLG Düsseldorf, Urt. v. 4.3.2014 – I-1 U 101/13, juris; KG Berlin, Urt. v. 22.4.2004 – 12 U 330/02 = NZV 2005, 196; OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2007 – 4 U 80/07 = DAR 2008, 212) und begründet im Zweifel eine alleinige Haftung (LG Bochum, Urt. v. 22.10.2003 – 3 O 704/02 = SP 2004, 80).

Anscheinsbeweis bei länger geöffneter Fahrzeugtür

- Gem. § 14 StVO muss sich, wer ein- oder aussteigt, so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Diese Sorgfaltsanforderung gilt für die gesamte Dauer eines Ein- oder Aussteigevorgangs, also für alle Vorgänge, die in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang damit stehen, wobei der Vorgang des Einsteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugtüre, der Vorgang des Aussteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugtüre und dem Verlassen der Fahrbahn beendet ist (BGH, Urt. v. 6.10.2009 – VI ZR 316/08 = VersR 2009, 1641; OLG Düsseldorf, Urt. v. 4.3.2014 – I-1 U 101/13, juris; KG Berlin, Urt. v. 22.11.2007 – 12 U 199/06 = NZV 2008, 245; OLG Hamburg, Urt. v. 11.6.2004 – 14 U 35/04 = OLGR Hamburg 2005, 84; OLG Hamm, Urt. v. 22.4.2004 – 6 U 240/03 = NZV 2004, 408).

Anscheinsbeweis bei Abkommen auf die Gegenfahrbahn

- Der Beweis des ersten Anscheins spricht für ein Verschulden des Kraftfahrers in Form eines Verstoßes gegen § 2 Abs. 1 StVO, wenn dieser ohne erkennbaren Anlass auf die Gegenfahrbahn gerät und dort mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammenstößt (BGH, Urt. v. 19.11.1985 – VI ZR 176/84 = VersR 1986, 343 sowie bereits grundlegend BGH, Urt. v. 25.3.1969 – VI ZR 252/67 = VersR 1969, 636; OLG Frankfurt, Urt. v. 4.3.2014 – 15 U 144/12 = SP 2014, 295; OLG München, Urt. v. 16.5.2008 – 10 U 1701/07, juris Rn 28). Hinter der hierdurch erhöhten Betriebsgefahr des auf die Gegenfahrbahn abkommenden Fahrzeug tritt die Betriebsgefahr des entgegenkommenden Fahrzeug im vollen Umfang zurück (KG Berlin, Urt. v. 1.10.1998 – 12 U 5185/97, juris) und zwar selbst dann, wenn es sich um einen breiten Lkw handelt (OLG München a.a.O., Rn 57).

Leasingrechtsprechung I

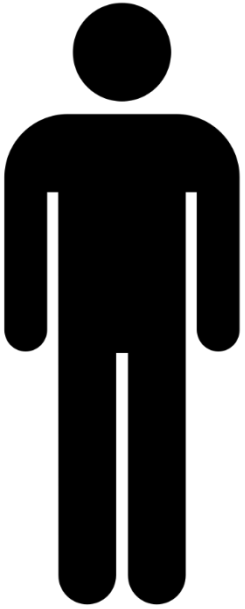
- Es besteht ein Ersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB wegen eines schuldhaften Verstoßes gegen die StVO. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vorliegend nicht der Leasinggeber, sondern der Leasingnehmer als Halter des unfallbeteiligten Fahrzeug anzusehen ist (BGH, Urt. v. 22.3.1983 – VI ZR 108/81 = NJW 1983, 1492). Diesem Ersatzanspruch, der dem Leasinggeber zusteht, kann ihm gegenüber weder ein Verschulden des Fahrzeugführers noch eine Betriebsgefahr entgegengehalten werden (BGH, Urt. v. 7.12.2010 – VI ZR 288/09 = zfs 2011, 196; BGH, Urt. v. 10.7.2007 – VI ZR 199/06 = VersR 2007, 1387).

Leasingrechtsprechung II

- Der Leasinggeber, der nicht zugleich Fahrzeughalter ist, muss sich – auch nach der aktuellen BGH Rechtsprechung wie jeder andere Anspruchssteller – bei der Geltendmachung möglicher Ansprüche aus der Gefährdungshaftung gemäß StVG das (Mit-) Verschulden des Fahrzeugführers nach § 9 StVG, § 254 BGB zurechnen lassen (BGH, Urt. v. 7.12.2010 – VI ZR 288/09 = zfs 2011, 196; LG Berlin, Urt. v. 30.4.2008 – 58 S 296/07 = NZV 2009, 244; so bereits auch OLG Celle, Urt. v. 27.9.2001 – 14 U 296/00 und OLG Hamm, Urt. v. 30.5.1996 – 6 U 16/96 = r+s 1996, 339).

EIGENTÜMER || HALTER / FAHRER

|Unfallgegner|

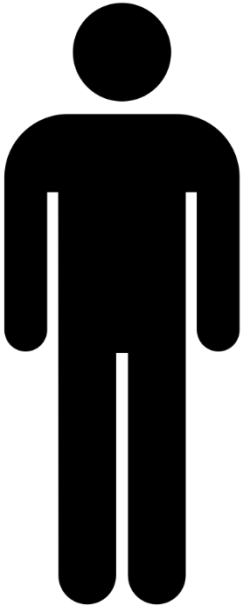


|Halter / Fahrer|

|Leasinggeber = Eigentümer|

Unfallhergang I: Verschulden des Unfallgegners: § 823 BGB (+) | § 7 StVG (+)

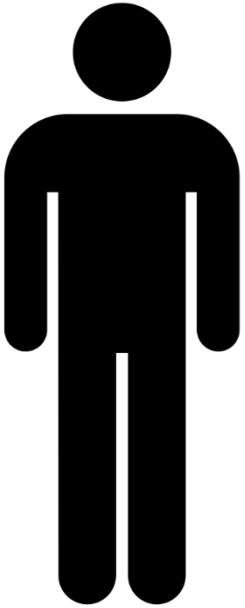
Unfallgegner || **Leasinggeber = Eigentümer**



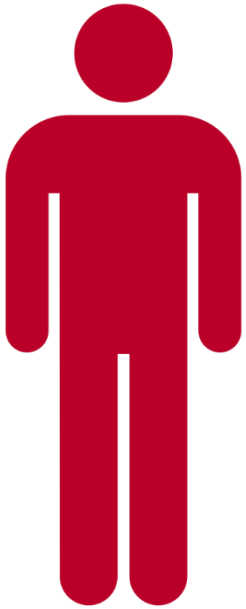
Ungekürzter Anspruch aus
§ 823 BGB und § 7 StVG

Unfallhergang II: Unaufklärbar § 823 BGB (-) | § 7 StVG (+)

Unfallgegner || **Halter**

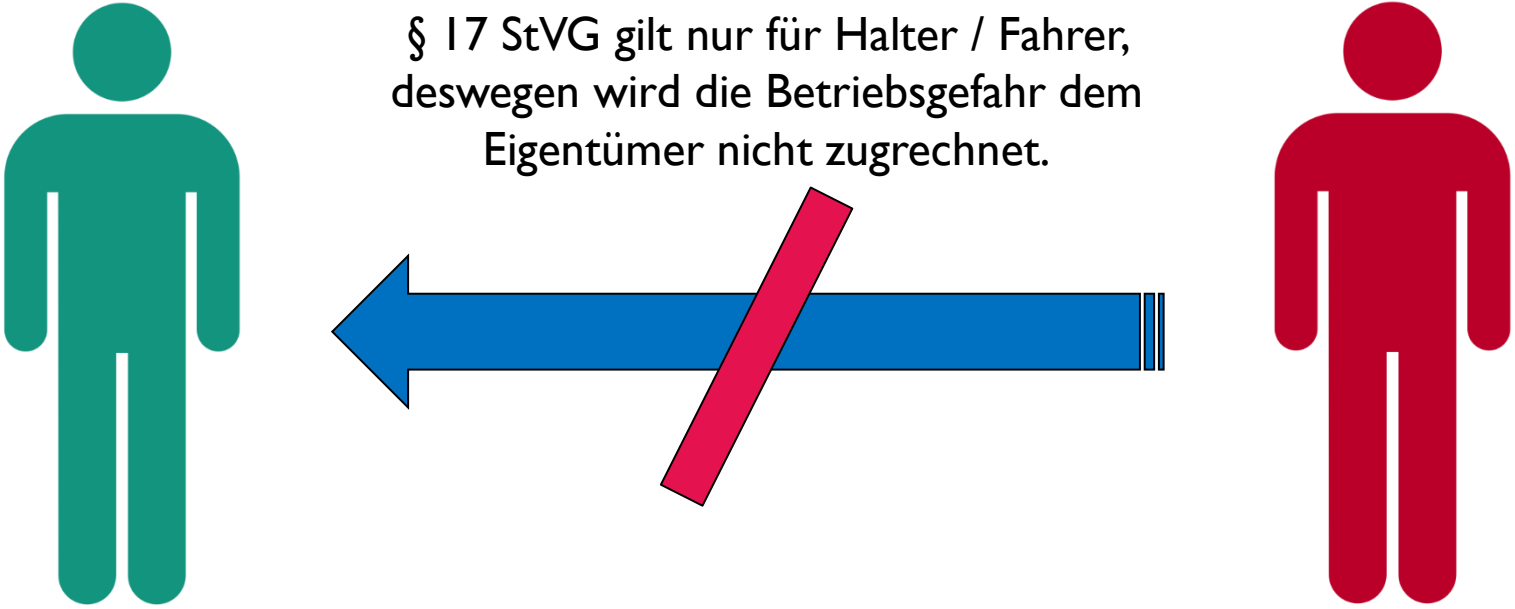


Gekürzter Anspruch aus
§ 7 StVG

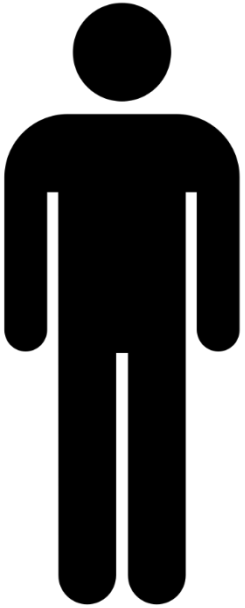


Halter muss sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges über § 17 StVG entgegenhalten lassen

Leasinggeber = Eigentümer || Leasingnehmer = Halter / Fahrer



Unfallgegner || **Leasinggeber = Eigentümer**



Ungekürzter Anspruch aus § 7 StVG, weil § 17 StVG nicht für den Eigentümer gilt.

Kein Anspruch aus § 823 BGB, weil kein Verschulden festgestellt werden kann

Unfallhergang III: Bewiesenes Verschulden des Halters / Fahrers

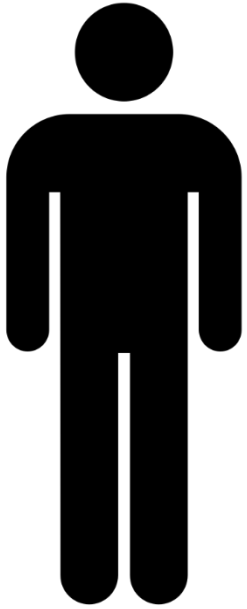
Leasinggeber = Eigentümer || **Leasingnehmer = Halter / Fahrer**

Nur über § 9 StVG gilt § 254 BGB. Der Eigentümer muss sich das **bewiesene Verschulden** des Fahrers zurechnen lassen.

Kein Raum für § 823 BGB, weil es an einer Zurechnungsnorm fehlt.

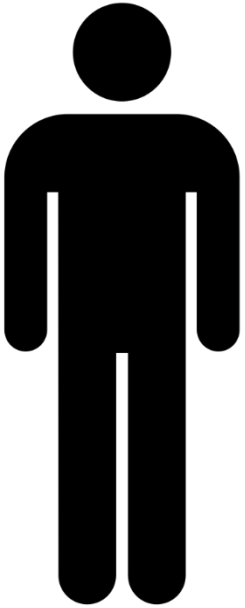
Unfallhergang IV: Bewiesenes Verschulden für Unfallgegner und Fahrer

Unfallgegner || **Leasinggeber = Eigentümer**



Ansprüche aus
§ 823 BGB und § 7 StVG

Unfallgegner || **Leasinggeber = Eigentümer**



Über § 823 BGB ungekürzt, weil es an einer Zurechnungsnorm fehlt.

Über § 7 StVG gekürzt, da über § 9 StVG das bewiesen Verschulden mit § 254 BGB angerechnet wird.

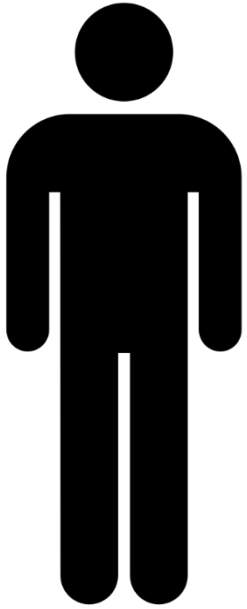
Ergebnisse aus der Rechtsprechung des BGH

- Ist die Leasinggesellschaft Eigentümer des Fahrzeuges, kann ihr die Betriebsgefahr des eigenen Fahrzeuges nicht entgegenhalten werden.
- Ein Verschulden des Fahrers kann der Leasinggesellschaft im Deliktsrecht mangels Zurechnungsnorm nicht entgegengehalten werden.
- Nur wenn ein Verschulden des Fahrers bewiesen ist und dem Unfallgegner kein Verschulden nachgewiesen werden kann, entfällt ein Anspruch.

Ergebnisse aus der Rechtsprechung des BGH

In fast allen Unfallkonstellationen hat eine Leasinggesellschaft gegenüber dem Unfallgegner einen ungekürzten Schadensersatzanspruch.

Unfallgegner || **Leasingnehmer = Halter / Fahrer**



Regress über § 426 Abs. 2 BGB?

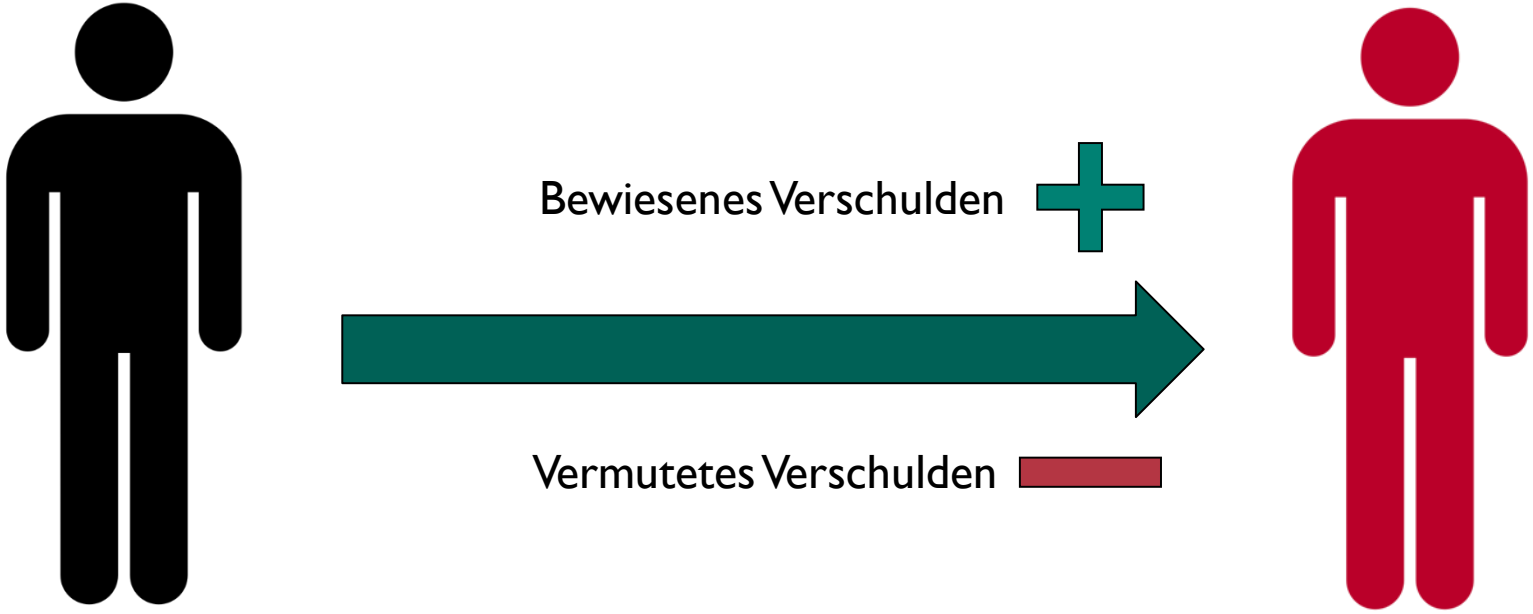
Gesamtschuld aus
Gesetz für Unfallgegner
Vertrag für Leasingnehmer

Leasinggeber = Eigentümer || Leasingnehmer = Halter / Fahrer

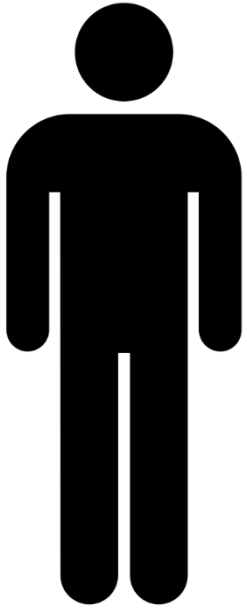
SE-Anspruch aus
§ 823 BGB = Eigentumsverletzung
§ 280 BGB = Pflichtverletzung / Leasingvertrag

§ 823 BGB = Verschulden muss nachgewiesen werden
§ 280 BGB = Verschulden wird vermutet

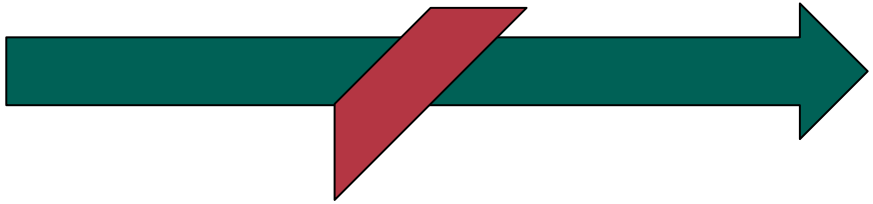
Unfallgegner || **Leasingnehmer = Halter / Fahrer**



Unfallgegner || **Leasingnehmer = Halter / Fahrer**



Kein § 280 BGB, denn es fehlt an einer Pflichtverletzung



BGH Urt. v. 07.12.2010 – VI ZR 288/09 Rz.13

Quotenbildung bei einzelnen Verkehrssituationen

- Zusammenstoß auf Kreuzungen mit einem Kfz des Querverkehrs
- Zusammenstoß mit einem Kfz des Gegenverkehrs
- Zusammenstoß zwischen Kfz im gleichgerichteten Verkehr
- Sonderkonstellationen

Kausalität und Mithaftung

- Bei der Bildung der Haftungsquote nach den § 9 StVG, § 254 BGB dürfen nur solche Umstände berücksichtigt werden, die sich unfallursächlich ausgewirkt haben und Umständen, bei denen dies nicht feststeht, sind außen vor zu lassen (BGH, Urt. v. 27.6.2000 – VI ZR 126/99 = DAR 2000, 524). Außerdem spielen – nachgewiesene – Umstände des Geschehens keine Rolle, wenn diese zwar abstrakt eine Gefahrerhöhung bewirkt haben, jedoch im konkreten Fall nicht nachgewiesen werden konnte, dass die Umstände sich auf den Schaden, bzw. auf die Höhe des Schadens, (mit) ausgewirkt haben (OLG Karlsruhe, Urt. v. 19.3.2009 – 4 U 166/07 = MDR 2009, 1162). Derjenige, der sich auf solche Umstände beruft, hat ihre Ursächlichkeit ggf. zu beweisen (BGH, Urt. v. 20.10.1983 – III ZR 78/83 = VersR 1983, 1162).

LZA ungeklärt

- Selbst wenn ein Rotlichtverstoß nicht nachgewiesen werden kann, ist die von der Beklagtenseite vorgenommene Regulierung nicht zu beanstanden. In diesem Fall verbleibt es bei zwei als gleich groß anzusetzenden Betriebsgefahren und es ist eine Haftungsteilung in Höhe von 50 % vorzunehmen (OLG Karlsruhe, Urt. v. 12.10.2001 – 10 U 126/01 = OLGR Karlsruhe 2002, 61).

Alleinhaftung bei Rotlichtverstoß

- Wer bei roter LZA in den Kreuzungsbereich einfährt, begeht einen schwerwiegenden Verstoß gegen § 37 StVO. Hinter diesem überragenden Fehlverhalten tritt die Betriebsgefahr des im Querverkehr einfahrenden Fahrzeugs in vollem Umfang zurück (OLG München, Urt. v. 9.5.2014 – 10 U 3652/13 = VRR 2014, 322; OLG Hamm, Urt. v. 20.3.1996 – 32 U 108/95 = OLGR Hamm 1996, 97; OLG Frankfurt, Urt. v. 22.9.1993 – 9 U 75/92 = DAR 1994, 21).

Mithaftung bei Rotlichtverstoß bei fliegendem Start

- Selbst wenn der Querverkehr bei einer Rot anzeigenden Lichtzeichenanlage in die Kreuzung einfährt, verbleibt bei dem Anfahrenden mit einem „fliegenden Start“ ein Haftungsanteil, der i.d.R. mit 25 % zu beurteilen ist (OLG Zweibrücken, Urt. v. 19.12.1980 – 1 U 98/08 = VersR 1981, 581; KG Berlin, Urt. v. 14.12.1978 – 12 U 2666/78 =VersR 1979, 356). Auch ohne Verschulden ist die Betriebsgefahr des im Wesentlichen mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahrenden Fahrzeugs bereits deshalb erhöht, weil die Wahrscheinlichkeit, dass diese Einfahrt zu einem Verkehrsunfall führt verhältnismäßig groß. Dies deshalb, da es recht häufig vorkommt, dass Teilnehmer des Querverkehrs noch bei gerade beginnendem „Rot“ in die Kreuzung gelangen. Zudem muss noch mit möglichen Verkehrsteilnehmern gerechnet werden, welche die Kreuzung erst allmählich „räumen“ (OLG Hamm, Urt. v. 25.4.2002 – 27 U 200/01 = SP 2002, 407).

Vorrang des Kreuzungsräumers

- Wer bei grünem Licht in die Kreuzung einfährt und dort aufgrund des Verkehrsfluss vor einem Abbiegevorgang zum Stehen kommt, dem steht nach § 11 Abs. 1 StVO ein Vorrangrecht vor dem anfahrenden Verkehr als sog. Kreuzungsräumer zu (Grundlegend: BGH, Urt. v. 9.11.1976 – VI ZR 264/75 = NJW 1977, 1394; OLG Köln, Urt. v. 21.11.1986 – Ss 659/86 = VRS 72, 212). Ein Kraftfahrer, der bei Grünlicht sodann im Querverkehr in Kreuzung einfahren will, hat zunächst dem in der Kreuzung „hängengebliebenen" Querverkehr als Kreuzungsräumer die Möglichkeit zu geben, die Kreuzung zu verlassen (BGH, Urt. v. 11.5.1971 – VI ZR 11/70 = NJW 1971, 1407). Das Hineinfahren in eine Kreuzung ist nur erlaubt, wenn sich der Einfahrende vorher davon überzeugt hat, dass die Kreuzung von bevorrechtigtem Querverkehr frei ist (OLG Hamm, Urt. v. 25.4.2002 – 27 U 200/01 = SP 2002, 407).

Mithaftung des bevorrechtigten Kreuzungsräumers

- Selbst wenn eine Stellung als bevorrechtigter Kreuzungsräumer unterstellt wird, ist unter dem Gesichtspunkt eines Verschuldens, zumindest aber einer erhöhten Betriebsgefahr eine erhebliche Mithaftung gegeben. Auch der berechtigte Kreuzungsräumer ist gehalten, bei der Weiterfahrt auf den einsetzenden Verkehr zu achten (OLG München, Urt. v. 27.10.1994 – 24 U 178/94 = zfs 1995, 169) und muss sich durch den Kreuzungsbereich hindurchtasten sowie die Verständigung mit dem herannahenden Verkehr suchen. Und selbst wenn eine Beachtung dieser erhöhten Sorgfalt angenommen wird, verbleibt alleine Mithaftung, die sich unter dem Gesichtspunkt der erhöhten Betriebsgefahr wegen der exponierten Stellung im Kreuzungsbereich ergibt (OLG Hamm, Urt. v. 2.5.2005 – 6 U 193/04 = MDR 2006, 203). Eine Mithaftung in Höhe von 50 % ist daher zumindest zu berücksichtigen (KG Berlin, Urt. v. 26.5.2003 – 12 U 319/01 = DAR 2003 516; OLG München, Urt. v. 27.10.1994 – 24 U 178/94 = zfs 1995, 169).

Mithaftung des Anfahrenden gegenüber dem unechten Kreuzungsräumer

- Selbst wenn eine fehlende Vorrangstellung als berechtigter Kreuzungsräumer unterstellt wird, ist zu beachten, dass der Anfahrende immer noch das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten hat und auch im Hinblick auf mögliche „unechte Kreuzungsräumer“ besonders aufmerksam und bremsbereit zu fahren hat, da auch „unechte“ Kreuzungsräumer erfahrungsgemäß dazu neigen, doch noch dem Querverkehr zuvorzukommen und in den eigentlichen Kreuzungsbereich einzufahren. Den anfahrenden Verkehrsteilnehmer trifft dann eine Mithaftung von zumindest 50 % (OLG Hamburg OLGR Hamburg 2001, 22).

Erschütterung Anscheinsbeweis wegen Vorfahrtsverletzung

- Ein eventuell bestehender Anscheinsbeweis wegen einer behaupteten Vorfahrtsverletzung ist vorliegend erschüttert. Die Wartepflicht und der daraus resultierende Anscheinsbeweis gelten nämlich nur in den Fällen, bei denen das bevorrechtigte Fahrzeug in dem Augenblick des Einfahrens für den Wartepflichtigen sichtbar gewesen ist (bereits grundlegend: BGH, Urt. v. 18.9.1984 – VI ZR 289/82 = VersR 1984, 1147; vgl. auch OLG Hamm, Urt. v. 2.2.2000 – 13 U 155/99 = DAR 2001, 362 und OLG Celle, Urt. v. 2.12.2004 – 14 U 63/04 = OLGR Celle 2005, 51). Wenn dies – wie hier vorliegend – nicht der Fall ist, kann dem Wartepflichtigen kein schuldhafter Verstoß gegen die Wartepflicht vorgeworfen werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der vorfahrtsberechtigte Fahrzeugführer wegen einer erheblichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Zeitpunkt des Einfahrtentschlusses nicht erkennbar gewesen ist (BGH, Urt. v. 21.1.1986 – VI ZR 35/85 = DAR 1986, 142; KG Berlin, Urt. v. 21.6.2001 – 12 U 1147/00 = DAR 2002, 66).

Mithaftung bei „halber Vorfahrt“

- Vorliegend besteht die Besonderheit, dass im Kreuzungsbereich der Grundsatz der sog. halben Vorfahrt eingreift. Hier trifft den Vorfahrtsberechtigten seinerseits nach rechts eine Wartepflicht. Er muss gem. § 8 Abs. 2 S. 1 StVO mit mäßiger Geschwindigkeit auf die Kreuzung zu fahren und hat die Annährungsgeschwindigkeit zu wahren, die notwendig ist, um seinerseits sein Vorfahrtsrecht zu wahren. Wird – wie hier – diese Pflicht verletzt, ist selbst bei einer unterstellten Vorfahrtsverletzung des wartepflichtigen Fahrzeugführers eine Mithaftung des vorfahrtsberechtigten zu 25 % geboten (OLG Hamm, Beschl. v. 1.10.2015 – I-9 U 73/15, juris; OLG Hamm, Urt. v. 6.5.2002 – 13 U 221/01 = NZV 2003, 377.).

Mithaftung bei irreführender Fahrweise

- Eine überwiegende Haftung des Vorfahrtsberechtigten ist immer dann gegeben, wenn er bei dem wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer aufgrund einer irreführenden Fahrweise in Form des Setzens des rechten Blinkers und der deutlichen Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit den Eindruck erweckt, er würde seinerseits im Kreuzungsbereich vor dem Wartepflichtigen einbiegen. Aufgrund dieser irreführenden Fahrweise ist eine Haftung des Vorfahrtsberechtigten zu 75 % geboten (LG Rostock, Urt. v. 25.1.2001 – 1 S 184/00 = DAR 2001, 227). Selbst wenn eine deutliche Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit nicht gegeben sein sollte, führt allein das irreführende Blinken zu einer Mithaftung von mindestens 1/3 (OLG Hamm, Urt. v. 11.3.2003 – 9 U 169/02 = DAR 2003, 521).

Keine Mithaftung bei bloßer Geschwindigkeitsverringerung

- Allein aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit durch den Vorfahrtsberechtigten darf der Wartepflichtige nicht darauf vertrauen, dass dieser auf seine Vorfahrt verzichten oder abbiegen will. Ein Vertrauenstatbestand ist erst begründet, wenn der Vorfahrtsberechtigte gleichzeitig den rechten Fahrtrichtungsanzeiger setzt (OLG Köln, Urt. v. 14.2.2002 – 12 U 142/01 = SP 2002, 263).

Quotenbildung bei einzelnen Verkehrssituationen

- Zusammenstoß auf Kreuzungen mit einem Kfz des Querverkehrs
- Zusammenstoß mit einem Kfz des Gegenverkehrs
- Zusammenstoß zwischen Kfz im gleichgerichteten Verkehr
- Sonderkonstellationen

Anscheinsbeweis gegen Linksabbieger

- Kollidiert der nach links abbiegende Fahrzeugführer mit einem entgegenkommenden Kfz, spricht der Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß des Linksabbiegers gegen § 9 Abs. 3 StVO und dessen Fehlverhalten wiegt in der Regel so schwer, dass die einfache Betriebsgefahr des Fahrzeuges des Gegenverkehrs dahinter zurücktritt (BGH, Urt. v. 7.2.2011 – VI ZR 133/11 = SP 2012, 171; BGH, Urt. v. 13.2.2007 – VI ZR 58/06 = MDR 2007, 884; OLG München, Urt. v. 25.9.2009 – 10 U 1921/09 – juris; LG Essen, Urt. v. 14.1.2015 – 11 O 94/13 – juris).

Voraussetzung für den Anscheinsbeweis nach § 9 Abs. 3 StVO

- Ein Anscheinsbeweis wegen eines schuldhaften Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO beim Abbiegen setzt voraus, dass das abbiegende Fahrzeug bereits in den Bereich der Gegenfahrbahn eingefahren ist (OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.3.1992 – 15 U 57/91 = OLGR Düsseldorf 1992, 174; LG Berlin, Urt. v. 9.11.2000 – 58 S 98/00, juris). Dies ist als Voraussetzung des Anscheinsbeweises von demjenigen darzulegen und zu beweisen, der sich hierauf beruft. Ist ein solches Abkommen auf die Gegenfahrbahn nicht bewiesen, greift auch der Anscheinsbeweis nicht ein. Im Übrigen besteht die Wartepflicht des Abbiegers nur in dem Fall, dass sich der Gegenverkehr zum Zeitpunkt des Abbiegens bereits in Sichtweise befunden hat (OLG Saarbrücken, Urt. v. 4.2.2003 – 3 U 103/02 = DAR 2004, 9).

Kein Anscheinsbeweis bei „grünem Abbiegepfeil“

- Gegen den abbiegenden Kreuzungsführer spricht vorliegend kein Anscheinsbeweis wegen eines angeblichen Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO. Insoweit ist zu beachten, dass die vorliegende Linksabbiegerampel mit einem gesonderten Abbiegerpfeil vorhanden ist, so dass ein Verstoß des Abbiegenden gegen § 9 Abs. 3 StVO nicht typischerweise angenommen werden kann (BGH, Urt. v. 3.12.1991 – VI ZR 98/91 = VersR 1992, 203). Vielmehr muss der entgegenkommende Verkehrsteilnehmer ggf. beweisen, dass der grüne Pfeil für den Linksabbieger nicht aufgeleuchtet hat (BGH MDR 1996, 907). Der Linksabbieger darf jedenfalls bei dem Aufleuchten des grünen Pfeils darauf vertrauen, dass dem entgegenkommenden Verkehr die Weiterfahrt durch ein rotes Lichtzeichen versperrt ist (OLG Koblenz, Urt. v. 7.7.1997 – 12 U 1074/96 = SP 1997, 386); und hinter einem Rotlichtverstoß des Gegenverkehr tritt die Betriebsgefahr des abbiegenden Fahrzeug im vollen Umfang zurück (KG Berlin, 7.2.1991 – 12 U 7341/89 = DAR 1991, 336).

Mithaftung des Abbiegenden Rotlichtverstoß des Gegenverkehrs

- Selbst wenn ein Rotlichtverstoß angenommen wird, trifft den Abbiegenden weiterhin eine Mithaftung. Auch in diesen Fällen trifft den Abbiegenden weiterhin die Sorgfaltspflicht, das Fahrverhalten des Gegenverkehrs genau zu beobachten, und ggf. eine Wartepflicht. Erst wenn er die Lichtzeichenanlage des Gegenverkehrs einsehen kann, darf er darauf vertrauen, dass diese entsprechend Rot anzeigt und der Gegenverkehr daraufhin jede Einfahrt in die Kreuzung unterlässt. In der Regel ist daher zu Lasten des Abbiegenden eine Mithaftung von mindestens 1/3, eher 40 % wegen eines im Wege des Anscheinsbeweises vermuteten Verstoßes gegen § 9 Abs. 3 StVO anzunehmen (OLG Frankfurt, Urt. v. 22.11.1994 – 10 U 338/93 = SP 1995, 162; LG Düsseldorf, Urt. v. 24.4.2003 – 21 S 122/02 = SP 2003, 268). Und unabhängig von einem Verstoß gegen § 9 Abs. 3 StVO ist eine Mithaftung anlässlich der erhöhten Betriebsgefahr des abbiegenden Kfz mit 25 % veranlasst (OLG Rostock, Urt. v. 2.9.1999 – 1 U 311/97 = OLGR Rostock 2000, 65).

Anscheinsbeweis bei Abkommen auf die Gegenfahrbahn

- Kommt ein Fahrzeugführer auf die Gegenfahrbahn und führt dadurch den Verkehrsunfall herbei, spricht gegen ihn der Beweis des ersten Anscheins im Hinblick auf einen schuldhaften Verstoß gegen § 2 Abs. 1 S. 1 StVO (Grundlegend: BGH, Urt. v. 19.11.1985 – VI ZR 176/84 = DAR 1986, 112; OLG Frankfurt, Urt. v. 14.7.1992 – 7 U 244/91 = zfs 1992, 329). Er haftet für die Folgen des Verkehrsunfalls alleine, während die Betriebsgefahr des entgegenkommenden Kfz hinter seinem groben Fehlverhalten zurücktritt (OLG Düsseldorf, Urt. v. 6.3.2006 –I-1 U 171/05, juris; OLG Saarbrücken, Urt. v. 23.12.2003 – 3 U 121/03 = SP 2004, 257).

Anscheinsbeweis bei Abkommen auf die Gegenfahrbahn ohne Fahrzeugberührung I

- Kommt ein Fahrzeugführer auf die Gegenfahrbahn und führt dadurch den Verkehrsunfall herbei, spricht gegen ihn der Beweis des ersten Anscheins im Hinblick auf einen schuldhaften Verstoß gegen § 2 Abs. 1 S. 1 StVO (so bereits BGH, Urt. v. 19.11.85 – VI ZR 176/84 = DAR 1986, 112) und er haftet für die Folgen des Verkehrsunfalls alleine, während die Betriebsgefahr des entgegenkommenden Kfz hinter seinem groben Fehlverhalten zurücktritt (OLG Düsseldorf, Urt. v. 6.3.2006 – I-1 U 171/05, juris). Diese alleinige Haftung des verkehrswidrig überholenden Verkehrsteilnehmers ist aufgrund eines Ursachenzusammenhangs auch dann gegeben, wenn es nicht zur Kollision gekommen ist, aber der Gegenverkehr ein zum Unfall führendes Ausweichmanöver durchführt (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 21.11.1985 – 4 U 89/84 = VersR 1987, 692).

Anscheinsbeweis bei Abkommen auf die Gegenfahrbahn ohne Fahrzeugberührung II

- Dabei kann es auch dahinstehen, ob das Ausweichmanöver ex post betrachtet gar nicht erforderlich gewesen wäre. Es genügt, dass ein solches Ausweichmanöver in der Schrecksekunde subjektiv vertretbar gewesen ist (OLG Karlsruhe, Urt. v. 30.3.2004 –12 U 61/04, juris).

Alleinhaftung des Wartepflichtigen wegen Verstoß gegen § 6 StVO

- Tritt im Straßenverkehr auf einer Fahrspur ein mobiles, nicht ortsfestes Hindernis auf, trifft den an der Weiterfahrt auf derselben Fahrspur gehinderten Fahrzeugführer gem. § 6 StVO eine Wartepflicht gegenüber dem Gegenverkehr. Kommt es bei der Umfahrt des Hindernisses auf der Gegenfahrbahn zu einer Kollision, spricht gegen den auf die Gegenfahrbahn geratenen Fahrzeugführer der Beweis des ersten Anscheins und er haftet grundsätzlich alleine (Grundlegend bereits BGH, Urt. v. 20.10.1961 – VI ZR 39/61 = VersR 1962, 156; KG, Urt. v. 2.7.2007 – 22 U 198/06 = zfs 2008, 12; OLG Celle, Urt. v. 8.11.2001 – 14 U 267/00, juris; LG Berlin, Urt. v. 7.12.2005 – 24 O 422/05 = SP 2006, 125).

Mithaftung des entgegenkommenden Fahrzeugführers

- Gemäß dem Gebot der Rücksichtnahme aus § 1 Abs. 2 StVO muss auch der bevorrechtigte Fahrzeugführer zurückstehen und darf sein Recht „nicht erzwingen“ und ggf. hat er auch die Sorgfaltsanforderungen aus § 11 StVO zu beachten (KG Berlin, Urt. v. 2.7.2007 – 22 U 198/06 = zfs 2008, 12). Hiergegen ist zumindest dadurch verstoßen worden, dass das Fahrzeug weiter bewegt worden ist, obwohl ein Fahrzeug im Gegenverkehr erkennbar herannahte. Wegen des hierdurch begründeten Verstoßes gegen zumindest § 1 Abs. 2 StVO ist eine Mithaftung in Höhe von 1/3 allemal angemessen (OLG Koblenz, Urt. v. 3.8.1992 – 12 U 1034/91 = NZV 1993, 195). Auch ohne einen schuldhaften Verstoß gegen die StVO resultiert allein aus der Einfahrt in die Engstelle bzw. der Weiterfahrt eine Mithaftung in Höhe von mindestens 20 % (LG Hagen, Urt. v. 22.1.2002 – 1 S 152/02 = zfs 2003, 121).

Erschütterung des Anscheinsbeweises bei breiter Fahrbahn

- Vorliegend kommt die Vorschrift des § 6 StVO mit einem etwaigen Anscheinsbeweis nicht zum Tragen, da die Fahrbahn breit genug ist, dass bei Beachtung der gebotenen Sorgfalt zwei sich entgegenkommende Fahrzeug aneinander vorbeifahren können. § 6 StVO greift nur dann ein, wenn ein Hindernis die Fahrbahn derart versperrt, dass rechts von dem Hindernis ein Vorbeifahren unmöglich ist und links so wenig Platz verbleibt, dass sich begegnende Fahrzeuge die Engstelle nicht gleichzeitig passieren können (OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.1.2014 – 4 U 405/12 = NJW Spezial 2014, 105; KG Berlin, Urt. v. 26.6.1995 – 12 U 480/94 = VersR 1997, 73; OLG Karlsruhe, Urt. v. 14.5.2004 – 10 U 214/03 = VersR 2005, 1597 m.w.N.). Hier gelten vielmehr die §§ 1 Abs. 2, 2 StVO und solange kein Fahrzeugführer dem anderen ein Verschulden nachweist verbleiben es allein bei den jeweils als gleich groß anzusetzenden Betriebsgefahren (OLG Köln, Urt. v. 19.8.2009 – 16 U 80/08, juris).

Quotenbildung bei einzelnen Verkehrssituationen

- Zusammenstoß auf Kreuzungen mit einem Kfz des Querverkehrs
- Zusammenstoß mit einem Kfz des Gegenverkehrs
- Zusammenstoß zwischen Kfz im gleichgerichteten Verkehr
- Sonderkonstellationen

Anscheinsbeweis bei Abbiegen nach links in ein Grundstück

- Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO zu Lasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall in ein Grundstück abgebogen ist (OLG Hamburg, Urt. v. 1.9.2009 – 3 U 36/09 = MDR 2010, 26; KG Berlin, Urt. v. 7.10.2002 – 12 U 41/01 = MDR 2003, 507). Dies insbesondere im Hinblick auf die in § 9 Abs. 1 S. 4 StVO zugrunde gelegte doppelte Rückschaupflicht (OLG Naumburg, Urt. v. 12.12.2008 – 6 U 106/08 = VersR 2009, 373). Hierhinter tritt die einfache Betriebsgefahr eines anderen unfallbeteiligten Fahrzeugs zurück (OLG München, Urt. v. 11.6.2010 – 10 U 2282/10 = NJW Spezial 2010, 489; OLG Hamburg, Beschl. v. 20.3.2012 – 15 U 15/12, juris).

Mithaftung wegen Überholens in einer unklaren Verkehrslage

- Eine unklare Verkehrslage liegt immer dann vor, wenn nach allen Umständen ein ungefährdetes Überholen nicht möglich ist, da nicht sicher beurteilt werden kann, wie sich der Vorausfahrende verhalten wird (KG, Beschl. v. 13.8.2009 – 12 U 223/08, juris = NZV 2010, 298; LG Hamburg, Urt. v. 23.1.2015 – 302 O 220/14 = zfs 2015, 380). Dies ist bereits dann gegeben, wenn – wie hier – der Vorausfahrende Fahrzeugführer rechtzeitig den linken Blinker gesetzt hat (OLG Stuttgart, Beschl. v. 8.4.2011 – 13 U 2/11, juris; OLG Hamm, Beschl. v. 23.2.2006 – 6 U 126/05, juris; KG Berlin, Urt. v. 4.1.2006 – 12 U 202/05 = NZV 2006, 369). Im Übrigen folgt zumindest aus einem deutlichen Langsamerwerden des vorausfahrenden Fahrzeug und einer Orientierung zur Fahrbahnmitte hin eine unklare Verkehrslage.

Kein Überholen in einer unklaren Verkehrslage

- Es fehlt an einem schuldhaften Verstoß gegen die StVO, insbesondere in Form eines Überholens in einer unklaren Verkehrslage (§ 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Einen solchen Verstoß muss derjenige beweisen, der sich hierauf beruft, ohne dass ihm ein Anscheinsbeweis zur Seite steht. Für eine unklare Verkehrslage genügt es nicht, dass das vorausfahrende Fahrzeug langsamer oder zum Fahrbahnrand gelenkt wird (KG, Urt. v. 12.7.2010 – 12 U 177/09, juris; OLG Celle, Urt. v. 18.11.2004 – 14 U 108/04 = MDR 2005, 569), selbst wenn das Fahrzeug bereits zur Fahrbahnmitte orientiert wird (OLG Naumburg, Urt. v. 12.12.2008 – 6 U 106/08 = VersR 2009, 373). Vielmehr ist erforderlich, dass der Abbiegende erstens überhaupt und zweitens rechtzeitig seinen Blinker gesetzt hat (KG Berlin, Urt. v. 4.1.2006 – 12 U 202/05 = NZV 2006, 369).

Anscheinsbeweis Verletzung der doppelten Rückschaupflicht

- Im Wege des Anscheinsbeweises wird ein schuldhafter Verstoß gegen die in § 9 Abs. 1 StVO normierte Verpflichtung zur doppelten Rückschau zu Lasten desjenigen vermutet, der im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall nach links abgebogen ist (OLG Hamm, Urt. v. 7.3.2014 – 9 U 210/13, juris; OLG Stuttgart; Urt. v. 4.6.2014 – 3 U 15/14 = SP 2014, 404 ff.; KG Berlin, Urt. v. 26.1.2004 – 12 U 1439/02 = NZV 2005, 413; OLG Celle, Urt. v. 14.5.1992 – 5 U 32/91 = SP 1993, 3).

Mithaftung des Überholenden aus Betriebsgefahr bei Abbiegen im Kreuzungsbereich

- Vorliegend ist zu beachten, dass der Abbiegevorgang nicht in den ruhenden Verkehr mit den dabei geltenden Haftungsverschärfungen des § 9 Abs. 5 StVO erfolgt ist, sondern in einem gut erkennbaren Kreuzungsbereich durchgeführt wurde. Wird auf dem Bereich einer solchen Kreuzung ein Überholmanöver durchgeführt, haftet der Überholende mit mindestens 25 % verschuldensunabhängig allein aufgrund der durch dieses Fahrmanöver erhöhten Betriebsgefahr, da ein solches Überholen typischerweise die Gefahr einer Kollision im Kreuzungsbereich schafft (OLG Frankfurt, Urt. v. 8.7.2002 – 1 U 113/01 = OLGR Frankfurt 2002, 300).

Überholen in unklarer Verkehrslage im Kreuzungsbereich

- Eine unklare Verkehrslage liegt immer dann vor, wenn nach allen Umständen ein ungefährdetes Überholen nicht möglich ist, da nicht sicher beurteilt werden kann, wie sich der Vorausfahrende verhalten wird (KG, Beschl. v. 13.8.2009 – 12 U 223/08, juris = NZV 2010, 298; LG Hamburg, Urt. v. 23.1.2015 – 302 O 220/14 = zfs 2015, 380). Dies ist bereits dann gegeben, wenn – wie hier – der vorausfahrende Fahrzeugführer rechtzeitig den linken Blinker gesetzt hat (OLG Stuttgart, Beschl. v. 8.4.2011 – 13 U 2/11, juris; OLG Hamm, Beschl. v. 23.2.2006 – 6 U 126/05, juris; KG Berlin, Urt. v. 4.1.2006 – 12 U 202/05 = NZV 2006, 369).

Vorrang des zuerst Überholenden

- Von einem nachfolgenden Fahrzeugführer ist zu verlangen, die konkrete Verkehrssituation auch auf andere Umstände hin zu beobachten, die es nahelegen können, dass der Vorausfahrende seinerseits überholen will (BGH, Urt. v. 23.9.1986 – VI ZR 46/85 = DAR 1987, 53). Diesem steht das Recht zu, zuerst zu überholen, wenn sich nach längerer Fahrt eine erste Überholmöglichkeit bietet (KG Berlin, Urt. v. 30.1.1995 – 12 U 2820/93 = NZV 1995, 359).

Mithaftung wegen Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit

- Unabhängig davon, ob ein Verschulden vorliegt, begründet bereits ein Überschreiten der auf der Autobahn gültigen Richtgeschwindigkeit eine Mithaftung, wenn dies zum Verkehrsunfall beigetragen hat. Durch das zulässige, aber schnellere Fahren als die Richtgeschwindigkeit wird eine besondere Gefahrenlage geschaffen. Die hierdurch begründete erhöhte Betriebsgefahr führt regelmäßig zu einer Mithaftung von 30 % (OLG Jena, Urt. v. 13.9.2005 – 8 U 28/05 = MDR 2006, 748; OLG Hamm, Urt. v. 6.2.2003 – 6 U 190/02 = r+s 2003, 342;) bzw. zumindest 25 % (OLG Schleswig Holstein, Urt. v. 30.7.2009 –7 U 12/09, juris).

Unerheblich Überschreitung des Richtgeschwindigkeit

- Eine angebliche Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit kann nur dann als Abwägungsfaktor berücksichtigt werden, wenn sich diese erwiesener Maßen ursächlich ausgewirkt hat (OLG München, Urt. v. 7.12.2007 –10 U 4653/07, juris).

- Ein Nachweis, dass bei Einhaltung der Autobahnrichtgeschwindigkeit der Unfall hätte vermieden werden können, liegt nicht vor. Im Übrigen wäre allenfalls eine Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit von nicht mehr als **10** % denkbar, die i.d.R. unbeachtlich ist (OLG Hamm, Urt. v. 8.5.2001 – 27 U 201/00 = DAR 2001, 506). Und schlussendlich führt ein schwerwiegender Sorgfaltspflichtverstoß des Fahrstreifenwechslers dazu, dass hierhinter jede denkbar erhöhte Betriebsgefahr wegen einer angeblichen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit zurücktritt (OLG Hamm, Urt. v. 21.6.1993 – 6 U 51/93 = NZV 1994, 229).

Mithaftung beim Parkplatzunfall aus Betriebsgefahr

- Bei einem Unfall im Bereich eines Parkplatzes darf der andere Kraftfahrzeugführer nicht im gleichen Maße wie im fließenden Verkehr auf die Beachtung der StVO vertrauen darf (KG Berlin, Urt. v. 30.5.2005 – 12 U 82/04 = VersR 2006, 563; OLG Hamm, Urt. v. 11.9.2012 – 9 U 32/12, juris; KG VersR 2006, 563; LG Hamburg, Urt. v. 4.12.2009 – 306 O 221/08, juris; LG Potsdam, Urt. v. 7.6.2001 – 3 S 430/00 = SP 2001, 335). Jeder Fahrzeugführer muss daher stets bremsbereit mit mäßiger Geschwindigkeit fahren und ständig mit rangierenden Fahrzeugen rechnen (LG Bochum, Urt. v. 15.11.2002 – 5 S 209/02 = SP 2003, 124; AG Düsseldorf, Urt. v. 17.4.2014 – 30 C 13623/12, juris). Dies sind üblicherweise nicht mehr als 10 km/h (OLG Hamm, Urt. v. 11.9.2012 – 9 U 32/12, juris).

Kein Anscheinsbeweis bei stehendem Fahrzeug nach Rückwärtsfahrt

- Es greift gerade kein Beweis des ersten Anscheins wegen einer unachtsamen Rückwärtsfahrt und eines dadurch bedingten Verstoßes gegen die §§ 1 Abs. 2, 9 Abs. 5 StVO ein. Die für die Anwendung eines Anscheinsbeweises gegen einen Rückwärtsfahrenden erforderliche Typizität des Geschehensablaufs liegt nämlich nicht vor, wenn beim rückwärtigen Ausparken von zwei Fahrzeugen aus Parkbuchten eines Parkplatzes zwar feststeht, dass vor der Kollision ein Fahrzeugführer rückwärts gefahren ist, aber nicht ausgeschlossen werden kann, dass – wie hier – ein Fahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits stand, als der andere – rückwärtsfahrende – Unfallbeteiligte mit seinem Fahrzeug in das Fahrzeug hineingefahren ist (BGH, Urt. v. 15.12.2015 – VI ZR 6/15 = MDR 2016, 2668).

Anwendung des § 8 StVO beim Parkplatzunfall

- Bei einem Unfall außerhalb des eigentlichen fließenden Verkehrs im Parkplatzbereich findet § 8 StVO nicht zwangsläufig Anwendung. Diese Kardinalvorschrift der StVO ist vielmehr nur dann anzuwenden, wenn eine Fahrspur benutzt wird, die baulich erkennbar abgetrennt und deutlich für den fließenden Verkehr bestimmt ist (OLG Nürnberg, Urt. v. 28.7.2014 – 14 U 2515/13 = zfs 2014, 679; OLG Saarbrücken, Urt. v. 9.10.2014 – 4 U 46/14 = DAR 2014, 703; LG Frankfurt, Urt. v. 30.9.2013 – 15 S 145/13 = DAR 2014, 390; LG Detmold, Urt. v. 2.5.2012 – 10 S 1/12, juris; OLG Koblenz, Urt. v. 14.12.1998 – 12 U 1249/97 = DAR 1999, 405; LG Kempten, Urt. v. 3.4.1991 – 2 O 286/91 = SP 1992, 200). Es muss sich dabei um Fahrspuren handeln, die baulich erkennbar vom Parkplatzbereich quasi als „eigenes Netz“ abgetrennt sind. Dies setzt voraus, dass die Verbindungswege in puncto Markierung, Breite und Verkehrsführung gleichartig sind (LG Detmold, Urt. v. 2.5.2012 – 10 S 1/12, juris; AG Gladbeck, Urt. v. 18.11.2014 – 11 C 359/14, juris).

Quotenbildung bei einzelnen Verkehrssituationen

- Zusammenstoß auf Kreuzungen mit einem Kfz des Querverkehrs
- Zusammenstoß mit einem Kfz des Gegenverkehrs
- Zusammenstoß zwischen Kfz im gleichgerichteten Verkehr
- Sonderkonstellationen

Alleinhaftung Radfahrer

- Verstößt ein Radfahrer gegen eine der Kardinalvorschriften der StVO und ist ihm dabei ein erhebliches Verschulden anzulasten, tritt dahinter die einfache Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Unfallgegners zurück (OLG Nürnberg, Urt. v. 14.7.2005 – 13 U 901/05 = NZV 2007, 205; OLG Schleswig, Urt. v. 21.8.2008 – 7 U 89/07 = MDR 2009, 141; OLG Oldenburg, Urt. v. 31.7.2014 – 1 U 19/14 = DAR 2015, 94; im Überblick *Krause/Nugel*, VRR 2014, 84 ff.).

Vorrang des Radfahrers trotz „falscher Fahrtrichtung“

- Auch wenn ein Radfahrer den Radweg entgegen der Fahrtrichtung befährt, behält er ein ihm zustehendes Vorrangrecht (BGH, Urt. v. 15.7.1986 – 4 StR 192/86 = DAR 1986, 361; OLG Düsseldorf, Urt. v. 10.4.2000 – 1 U 206/99 = DAR 2001, 78; OLG Hamm, Urt. v. 10.3.1995 – 9 U 208//94 = DAR 1996, 322). Den wartepflichtigen Fahrzeugführer trifft daher selbst die weit überwiegende Haftung, die mit mindestens 75 % anzusetzen ist (OLG Hamm, Urt. v. 10.3.1995 – 9 U 208//94 = DAR 1996, 322).

Mithaftung des Radfahrers wegen Fahren in die „falsche Fahrtrichtung“

- Verstößt ein Radfahrer gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 S. 2 StVO trifft ihn ein erheblicher Mithaftungsanteil. Selbst wenn zu seinen Gunsten weiterhin ein Vorrangrecht angenommen wird, muss der Radfahrer damit rechnen, dass er aufgrund der Fahrt entgegen der Fahrtrichtung von einem anderen Verkehrsteilnehmer nicht wahrgenommen wird (LG Hannover, Urt. v. 3.12.1987 – 3 S 302/87 = DAR 1988, 166). Verstößt er gegen diese Sorgfaltsanforderung, trifft ihn eine Mithaftung von mindestens 1/3 (OLG Frankfurt, Urt. v. 23.1.2004 – 24 U 118/03 = DAR 2004, 393; OLG Hamm, Urt. v. 24.10.1996 – 6 U 68/96 = NZV 1997, 123; LG Wuppertal, Urt. v. 4.1.2013 – 2 O 407/10, juris; LG Berlin, Urt. v. 1.9.2003 – 58 S 129/03 = SP 2003, 415).

Alleinhaftung des Radfahrers, der auf dem Gehweg fährt

- Fährt ein Radfahrer auf dem Gehweg steht ihm gegenüber einem Kraftfahrzeugführer kein Vorrangrecht zu (OLG Frankfurt, Beschl. v. 11.9.1998 – 2 Ws (B) 465/98 OWiG = DAR 1999, 39; OLG Celle, Beschl. v. 31.1.2003 – 14 U 222/02 = OLGR Celle 2003, 140). Das Fehlverhalten des Radfahrers ist als grob verkehrswidrig und rücksichtslos zu qualifizieren und führt zu seiner alleinigen Haftung (OLG München, Urt. v. 18.7.1996 – 24 U 699/95 = SP 1996, 371; LG Berlin, Urt. v. 10.5.2011 – 41 O 41/11 = SP 2012, 248; LG Kleve, Urt. v. 28.2.2014 – 5 S 126/13 = SP 2014, 298; LG Meiningen, Urt. v. 29.3.2007 – 4 S 177/06 = zfs 2007, 496).

Mithaftung des Radfahrers, der auf dem Fußgängerüberweg fährt

- Einem Radfahrer, der einen Fußgängerüberweg überquert, ohne abzusteigen, steht gegenüber einem herannahenden Kraftfahrzeug kein Vorrangrecht zu. Ein Vorrangrecht steht nur Fußgängern zu und der Radfahrer kann nur dann als „Fußgänger“ angesehen werden, wenn er – was hier nicht der Fall ist – sein Fahrrad schiebt (OLG Celle, Urt. v. 30.6.1994 – 5 U 177/92 = SP 1994, 406). Den Radfahrer trifft bei diesem Unfallhergang eine Mithaftung in Höhe von mindestens 70 % (OLG Celle, a.a.O.).

Verstoß des Fußgängers gegen § 25 Abs. 3 StVO

- Gemäß § 25 Abs. 3 StVO hat ein Fußgänger eine Fahrbahn unter Beachtung des Vorrangs des Fahrzeugverkehrs zu überqueren. Er muss beim Betreten der Fahrbahn besonders vorsichtig sein und hat den fließenden Verkehr vor dem Betreten und auch beim Überqueren der Fahrbahn genau zu beobachten (BGH, Urt. v. 27.6.2000 – VI ZR 126/99 = NJW 2000, 3069). Die Fahrbahn darf er nur überqueren, wenn er die andere Straßenseite rechtzeitig vor dem Eintreffen eines herannahenden Pkw erreichen kann (BGH, Urt. v. 12.7.1983 – VI ZR 286/81 = NJW 1984, 50; OLG Celle, Urt. v. 19.3.2015 – 5 U 185/11, juris). Ereignet sich der Unfall auf der Fahrbahn, spricht gegen den Fußgänger insoweit der Beweis des ersten Anscheins (OLG Hamm, Urt. v. 16.11.2007 – 9 U 92/07 = NJW-RR 2008, 1349).

Haftung des Fahrzeugführers bei Verstoß gegen § 26 StVO

- Der Unfall ereignete sich vorliegend im Bereich eines Fußgängerüberweges. Ein herannahender Kraftfahrzeugführer hat in diesem befindliche Fußgänger genau zu beobachten. Wenn – wie hier – ersichtlich ist, dass ein Fußgänger den Überweg überqueren will, hat der Kraftfahrzeugführer mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren, das Überqueren zu ermöglichen und ggf. zu warten (BGH, Urt. v. 20.4.1966 – III ZR 184/64 = NJW 1966, 1211). Bereits bei dem geringsten Zweifel ist dem Fußgänger Vorrang zu gewähren (KG Berlin, Beschl. v. 10.10.1991 – 2 Ss 113/91 – 3 Ws (B) 145/1 = NZV 1992, 40). Verstößt der Fahrer hiergegen, begründet dies seine alleinige Haftung (KG Berlin, Urt. v. 3.6.2004 – 12 U 68/03 = DAR 2004, 699).

JOHANNSEN
Rechtsanwälte

Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit

Oliver Meixner
Fachanwalt für Versicherungsrecht