

Sachverhalt¹: Als der auf einer Landstraße fahrende Autofahrer A nach links in eine Autobahnauffahrt abbog, erfasste er das ihm entgegenkommende Motorrad des M und verletzte diesen schwer. Vor der Annäherung an die Unfallstelle durchfuhr M vor einem Wald eine ansteigende Linkskurve. A hatte sich vor dem Abbiegen auf eine hierzu bestimmte Linksabbiegespur eingeordnet. M vertritt die Auffassung, dass seine vom Sachverständigen ermittelte Geschwindigkeit von 120 bis 150 km/h für den Unfall nicht mitursächlich sei. Auch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h hätte er den Unfall nicht mehr vermeiden können, als für ihn die Vorfahrtverletzung durch A erkennbar geworden sei. Vorher habe er keine Veranlassung gehabt, seine Geschwindigkeit zu reduzieren, sondern darauf vertrauen können, dass sein Vorfahrtsrecht von A beachtet werde. A macht demgegenüber geltend, in der konkreten Situation hätten besondere Umstände vorgelegen, aufgrund derer M schon im Zeitpunkt des ersten Sichtkontakts mit einer Vorfahrtverletzung habe rechnen müssen, falls er seine überhöhte Geschwindigkeit beibehalte; schon aus diesem Grunde hätte er spätestens zu diesem Zeitpunkt seine Geschwindigkeit auf 100 km/h reduzieren müssen. Ein frühzeitiges Verlangsamens sei von M umso mehr zu fordern gewesen, als er nach eigenem Bekunden die Stelle gekannt und gewusst habe, dass es dort schon viele gleichartige Unfälle gegeben habe. Deshalb könne er sich vorliegend nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen. Hätte M seine Geschwindigkeit beim ersten Sichtkontakt zum Pkw auf 100 km/h verringert, wäre der Unfall bei der vom Sachverständigen angenommenen Abbiegegeschwindigkeit des Pkw von 18 km/h vermieden worden. Für ihn (A) sei die Geschwindigkeit des M aufgrund der Unfallörtlichkeiten nicht sofort erkennbar gewesen. Wie ist die Rechtslage?

Lösungsgesichtspunkte:

1. Der von M geltend gemachte Schadensersatzanspruch könnte sich aus **§§ 7, 18 StVG, aus § 823 I BGB sowie aus § 823 II BGB i.V.m. § 9 III S. 1 StVO und aus § 823 II BGB i.V.m. § 229 StGB** ergeben.²

a. A ist **Halter** des Pkw und aufgrund der Gefährdungshaftung des § 7 StVG ersatzpflichtig. Ein unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 III StVG, das zu einem Haftungsausschluss führt, lag nicht vor. A hat nämlich den Verkehrsunfall schuldhaft verursacht, indem er unter Verstoß gegen § 9 III S. 1 StVO nach links abbog, ohne den entgegenkommenden M durchfahren zu lassen. Damit hat er nicht die nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet. M hatte sein Vorfahrtsrecht nicht deshalb verloren, weil er mit erhöhter Geschwindigkeit fuhr.³

b. Als **Fahrzeugführer** haftet A auch aufgrund der vermuteten Verschuldenshaftung nach § 18 I StVG. Eine Exkulpation (vgl. § 18 I S. 2 StVG) kommt vorliegend nicht in Betracht.

c. Die **Deliktshaftung des BGB** bleibt nach § 16 StVG unberührt. Folglich ist A gegenüber M auch nach § 823 I BGB sowie nach § 823 II BGB i.V.m. § 9 III S. 1 StVO und nach § 823 II BGB i.V.m. § 229 StGB ersatzpflichtig.

2. Die Tatbestandsvoraussetzungen liegen insoweit vor. Fraglich ist lediglich, ob die Ersatzpflicht des A nach § 17 II StVG bzw. § 254 BGB **gemindert** ist.

a. Ein **Mitverschulden** des M könnte darin gesehen werden, dass er die außerhalb geschlossener Ortschaften nach § 3 III Nr. 2 c StVO vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h um mindestens 20 km/h überschritten hat. Ein späterer Unfall kann einer Geschwindigkeitsüberschreitung allerdings nicht allein schon deshalb zugerechnet werden, weil das Fahrzeug bei Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit erst später an die Unfallstelle gelangt wäre. Vielmehr muss sich in dem Unfall gerade die auf das zu schnelle Fahren zurückzuführende erhöhte Gefahrenlage realisiert haben. Der rechtliche Ursachenzusammenhang zwischen Geschwindigkeitsüberschreitung und Unfall ist dann zu bejahen, wenn bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrssituation der Unfall vermeidbar gewesen wäre (**rechtmäßiges Alternativverhalten**).⁴

Für einen vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmer beginnt die kritische Verkehrssituation nicht bereits dann, wenn nur die abstrakte, stets gegebene Gefahr eines Fehlverhaltens anderer besteht; vielmehr müssen erkennbare Umstände eine bevorstehende Verletzung seines Vorrechts nahe legen. Von Bedeutung sind hierbei neben der Fahrweise des Wartepflichtigen alle Umstände, die sich auf dessen Fahrweise auswirken können, also auch die Fahrweise des vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmers selbst. Gibt er dem Wartepflichtigen durch einen Verkehrsverstoß Anlass, die Wartepflicht - namentlich infolge einer Fehleinschätzung der Verkehrslage - zu verletzen, so kann die kritische Verkehrslage bereits vor der eigentlichen Vorfahrtverletzung eintreten.⁵

Nach diesen Grundsätzen ist im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass M bereits beim ersten möglichen Sichtkontakt zum Pkw des A konkret damit rechnen musste, dass dieser sein Vorfahrtsrecht verletzen könnte. Die überhöhte Geschwindigkeit des M war auch im Hinblick auf die Besonderheit der Unfallörtlichkeit geeignet, A die Verkehrslage falsch einschätzen zu lassen und ihn zu veranlassen, noch vor M abzubiegen, obgleich ihm dies nicht mehr gefahrlos möglich war. Fraglich ist jedoch, ob M sich hinsichtlich der Vermeidbarkeit des Verkehrsunfalls auf den **Grundsatz des Vertrauensschutzes** berufen kann. Grundsätzlich darf ein Verkehrsteilnehmer, der sich selbst regelgerecht verhält, darauf vertrauen, dass andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls die Verkehrsregeln einhalten, z.B.

¹ Nach BGH NJW **2003**, 1929 ff.

² In der Fallbearbeitung sind diese Ansprüche hintereinander vollständig zu prüfen. Aus Platzgründen wurde vorliegend jedoch eine „kombinierte“ Lösung bevorzugt, wie sie der Praxis des BGH entspricht.

³ BGH NJW **2003**, 1929, 1930 unter Berufung auf BGH VersR **1977**, 524, 525 und VersR **1986**, 579.

⁴ BGH NJW **2003**, 1929, 1930 unter Berufung auf BGH NJW **1988**, 58.

⁵ BGH NJW **2003**, 1929, 1930 unter Berufung auf zahlreiche frühere BGH-Entscheidungen.

sein Vorfahrtsrecht beachten.⁶ M hat sich jedoch nicht regelgerecht verhalten. Die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Landstraßen schützt jeden Verkehrsteilnehmer; sie dient insbesondere auch dazu, Quer- und Kreuzungsverkehr ohne die aus hohen Geschwindigkeiten drohenden besonderen Gefahren zu ermöglichen. Indem M die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der ihm wegen einschlägiger Unfälle bekannten Stelle um - wovon insoweit zu seinen Gunsten auszugehen ist - 20 km/h überschritt, durfte er sich auf ein regelgerechtes Verkehrsverhalten des A nicht mehr verlassen. Somit kann sich M nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen.

b. Daher kommt es auf die Frage an, ob M den Unfall bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hätte vermeiden können. Nach Auffassung des BGH ist der Verkehrsteilnehmer, der die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet, ständig gehalten, seine Geschwindigkeit auf das zulässige Maß zu reduzieren. Deswegen bestehe für ihn das rechtmäßige Alternativverhalten, welches (fiktiv) der Kausalitätsprüfung zugrunde zu legen sei, nicht in einem sofortigen Abbremsen auf die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit, sondern in der **Einhaltung dieser Geschwindigkeit bereits bei Beginn der kritischen Verkehrslage**. Diese Betrachtungsweise sei auch deshalb geboten, weil ansonsten die haftungsrechtliche Zurechnung eines Schadens zu einer Geschwindigkeitsüberschreitung desto eher entfalle, je stärker die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten worden sei.⁷

Demzufolge hätte M den Unfall vermeiden können, wenn er bereits zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrslage nicht schneller als 100 km/h gefahren wäre. Somit hat M den Unfall schuldhaft mitverursacht.

3. Hinsichtlich der **Haftungsverteilung** im Rahmen des § 17 II StVG ist in erster Linie das **Maß der Verursachung** von Bedeutung, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Gewichtung; entscheidend ist eine **Abwägung der Gesamtumstände**.⁸ Im vorliegenden Fall ist bei der Gewichtung der Verursachungsanteile die entscheidende Unfallursache im Vorfahrtverstoß des A zu sehen. Unter Berücksichtigung der erhöhten Betriebsgefahr beim Linksabbiegen ist daher eine Haftungsquote von 2/3 zu Lasten des A angemessen.

4. Der **Umfang der Ersatzpflicht** beurteilt sich hinsichtlich aller Anspruchsgrundlagen nach den §§ 249 ff. BGB, die im Bereich der Haftung nach dem StVG durch die §§ 10 ff. StVG modifiziert werden. Neben dem Vermögensschaden (Heilungskosten, Erwerbsausfallschaden) gemäß § 11 S. 1 StVG kommt auch ein Schmerzensgeldanspruch nach § 11 S. 2 StVG i.V.m. § 253 II BGB in Betracht. Gleiches gilt für die Haftung nach § 823 I und II BGB. Anders als bei der Haftung nach den §§ 823 ff. BGB sind bei der Haftung nach dem StVG jedoch Haftungshöchstgrenzen zu beachten (vgl. § 12 StVG für die „normale“ Halterhaftung und § 12a StVG für Gefahrguttransporte). Vorliegend gilt für Körperschäden die Grenze des § 12 I Nr. 1 StVG und für Sachschäden der Haftungshöchstbetrag nach § 12 I Nr. 2 StVG.

5. Ergebnis: A ist dem M mit einer Haftungsquote von 2/3 zum Ersatz des materiellen und immateriellen Schadens verpflichtet.

⁶ BGH NJW **2003**, 1929, 1930 unter Berufung auf die st. Rspr. seit BGHZ **14**, 232, 235 f.

⁷ BGH NJW **2003**, 1929, 1931.

⁸ BGH NJW **2003**, 1929, 1931; **2002**, 1643; **2000**, 217, 219; **2000**, 280, 281 f.