

Der Verkehrsunfall und seine Folgen

zugleich: Besprechung zum Urteil des AG Starnberg vom 28.02.2007. 2 C 2213/06))

1. Ausgangsüberlegung

Im deutschen Zivilrecht gilt im Grundsatz, dass ein Schadenersatz, z. B. für eine erlittene Sachbeschädigung, nur dann geschuldet wird, wenn – bei Vorliegen aller sonstigen Voraussetzungen - auch ein schuldhaftes Verhalten des Schädigers (= Vorsatz oder Fahrlässigkeit) hinzukommt. Ohne nunmehr auf alle spezialgesetzlichen Ausnahmen davon eingehen zu können, soll nur festgehalten werden, dass es spezielle Rechtsvorschriften gibt, die für eine Haftung des Verursachers genügen lassen, dass er etwas Gefährliches benutzt bzw. betreibt.

So gibt es z. B. spezielle Haftungsregelungen in sehr haftungsträchtigen, gefährlichen Bereichen (wie z. B. das bedeutsame aber sehr exotisch anmutende Atomrecht). Darunter fällt aber auch das Haftungsregime des alltäglichen Straßenverkehrs im Straßenverkehrsgesetz (StVG). Der Grund hierfür ist, dass moderne gefährliche Anlagen oder Maschinen (wie eben Autos) häufig Schäden verursachen und es zu gewaltigen Haftungslücken käme, wenn man dabei stets ein Verschulden als Haftungsgrund bräuchte. Das ist der Ausgangspunkt für den folgenden Fall bzw. anhand dieses Falles soll kurz und vereinfacht dargestellt werden, wie dies bei Verkehrsunfällen zum Tragen kommt.

2. Der Fall

Dort (verkürzt: AG Starnberg, Urteil vom 28.02.2007, Az.: 2 C 2213/06) stritten die Parteien um Schadenersatz nach einem sog. Parkplatzunfall. Sort kam es beim Parken und Rangieren zu einem kleinen Sachschaden. Vereinfacht gesagt war unstrittig, dass die Beklagte sich hier nicht einwandfrei verhalten hatte. Unklar war allerdings, inwieweit ein Fehlverhalten des Klägers ebenso zu dem Unfall geführt hatte.

Im Ergebnis fand das Amtsgericht, dass beide Verursachungsbeiträge relativ gleichrangig waren und hielt Folgendes zutreffend fest:

„Bei der Abwägung der Verschuldens- und Verursachungsbeiträge, die zu einem Unfall geführt haben, ist davon auszugehen, dass die jeweilige Betriebsgefahr von zwei Fahrzeugen gleich anzusetzen ist. Bei der anschließend erforderlichen Abwägung zwischen Verschulden einerseits und der mit dem Betrieb eines Fahrzeuges verbundenen Gefahr andererseits ist maßgeblich, wer die entscheidende Ursache für den Unfall setzte und wer es in der Hand hatte, eine Kollision zu vermeiden.“

Vereinfacht bedeutet dies, dass grundsätzlich jedes Auto, da es gefährlich ist, eine Betriebsgefahr hat. Folglich ist bei einem Unfall (auch wenn nichts zu Verursachung oder Verschulden weiterführend aufzuklären ist) zunächst eine Haftung gegenseitig (!) von 50 % anzunehmen. Erst dann wird zu prüfen sein, wer den größeren Verursachungsbeitrag geleistet hat. Dabei ist zu beachten, dass die Partei, die sich auf einen größeren Verursachungsbeitrag beruft, dafür die volle Darlegungs- und Beweislast hat. Wird dieser Beweis nicht erbracht, bleibt es bei der völlig gleichwertigen Haftung beider Unfallkontrahenten.

3. Fazit

Wie ich kurz aufgezeigt habe, bedarf es bei einem Verkehrsunfall wegen der Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge zunächst keines Nachweises für ein irgendwie geartetes Verschulden. So bleibt es dann (bei regulärer Betriebsgefahr) bei einer Haftung von 50 / 50. Sobald aber nachzuweisen gelingt, dass ein Verkehrsverstoss des Unfallgegners seine Verantwortlichkeit steigert, verändert sich die Haftungsquote zu dessen Lasten (bis zur vollen Haftung bei massiven Verstößen). Darüber hinaus, das soll aber nicht vertieft werden, gibt es natürlich auch Aspekte, die die Betriebsgefahr (die eigene oder die des Gegners) erhöhen, z. B. bei der Kollision mit einem Bus.

Wie Sie also sehen, ist die Haftung bzw. die Haftungsquote eine Gegebenheit, die durch alle Aspekte des Falles beeinflusst werden kann. Es versteht sich von selbst, dass dem nur durch eine professionelle Sachbearbeitung auch Rechnung getragen werden kann. Nun gilt in Deutschland die Pflichtversicherung, d. H. Sie haben als Geschädigte / Geschädigter stets einen Haftpflichtversicherer des Unfallgegners, der den Unfall regulieren muss. Selbstverständlich wird Ihnen der gegnerische Haftpflichtversicherer weder Hilfestellungen zum Umfang seiner Haftung geben, noch Sie über alle wesentlichen Schadenspositionen aufklären.

Neuerdings erlebe ich es häufiger, dass Werkstätten anbieten, eine „unkomplizierte“ und gänzlich „unbürokratische“ Abwicklung zu ermöglichen. Meist behaupten sie, mit dem Versicherer zusammenzuarbeiten; versprechen und erklären dann, dass ja ein Anwalt überhaupt nicht erforderlich sei, zumal man ja auch gleich einen netten Gutachter zur Hand habe, der alles ausrechnen könne und man so schnell regulieren könne.

Tatsächlich heißt dies aber, dass Ihr **Recht** auf einen unabhängigen Rechtsbeistand (**Anwalt**) sowie einen **Gutachter Ihrer Wahl** umgangen wird und man Kostenpositionen unmerklich kürzt, ohne es Ihnen zu sagen. Es „spielen“ dabei Leute mit Ihrem Fall, denen einerseits profunde juristische Kenntnisse fehlen und die andererseits jedwede Unabhängigkeit vom Schadenversicherer vermissen lassen. Hier gilt offenbar der Grundsatz: „*Wes Brot ich ess, des Lied ich sing*“. Lassen Sie sich dies nicht bieten und suchen sofort nach dem Schadenfall einen Anwalt auf. Selbst wenn Sie eine teilweise Haftung treffen sollte, wird es sich im Ergebnis meistens lohnen. Daher: Vertrauen ist gut, Anwalt ist besser!

©RA Hans-Christoph Hellmann

*Burgwedel, den 31.10.2007
Hans-Christoph Hellmann
Rechtsanwalt*

RA Hellmann ist u. A. Mitglied der Arbeitsgemeinschaften [Verkehrsrecht](#) und [Versicherungsrecht](#) im Deutschen Anwaltverein. Darüber hinaus hat er den Fachanwaltslehrgang Versicherungsrecht erfolgreich absolviert.