

# Publikationen

zur rechtlichen Zusammenarbeit

1/2024

შედარებითი სამართლის  
ქართულ - გერმანული ჟურნალი

Deutsch-Georgische Zeitschrift  
für Rechtsvergleichung



Gefördert durch:



Bundesministerium  
der Justiz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



1/2024

Deutsch-Georgische  
ZEITSCHRIFT FÜR  
RECHTSVERGLEICHUNG

შპლაკობითი  
სამართლის

ქართულ-გერმანული ჟურნალი



Juristische Fakultät der Staatlichen Universität Tiflis

Die vorliegende Publikation wird durch finanzielle Unterstützung der Deutschen Stiftung für internationale rechtliche Zusammenarbeit e.V (IRZ) herausgegeben.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 berät die Deutsche Stiftung für internationale Rechtliche Zusammenarbeit e.V. (IRZ) ihre Partnerstaaten im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz bei der Reformierung ihrer Rechtssysteme und der Justizwesen. Rechtsstaatlichkeit und Demokratisierung sind Voraussetzung, um grundrechtliche Freiheiten zu wahren, stabile staatliche und gesellschaftliche Strukturen zu stärken sowie wirtschaftliches Wachstum anzuregen. Diesen Entwicklungsprozess zu unterstützen ist Aufgabe der IRZ, wobei die Bedürfnisse des jeweiligen Partnerstaats immer im Mittelpunkt stehen.

Die Zusammenarbeit mit Georgien basiert auf einer gemeinsamen Erklärung zwischen dem georgischen Justizministerium und dem Bundesministerium der Justiz von 2005 und wurde im Jahr 2006 aufgenommen. Die Schwerpunkte der Tätigkeit liegen in der Umsetzung internationaler Abkommen in georgisches Recht, in der Beratung im Straf- und Strafvollzugsrecht sowie der Aus- und Fortbildung von Rechtsanwenderinnen und Rechtsanwendern.

DEUTSCHE STIFTUNG FÜR  
INTERNATIONALE RECHTLICHE  
ZUSAMMENARBEIT E.V.



Gefördert durch:



Bundesministerium  
der Justiz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**BSH**  
Think Legally.

**MG**  
LAW

in collaboration with  
Andersen Global in Georgia

ISSN 2587-5191 (print)

ISSN 2667-9817 (online)

© Juristische Fakultät der Staatlichen Universität Tiflis, 2024

© Deutsche Stiftung für Internationale Rechtliche Zusammenarbeit e.V. (IRZ) 2024

© Autoren, 2024

[www.lawjournal.ge](http://www.lawjournal.ge)

## **Schriftleitung**

Assoz. Prof. Dr. Giorgi Rusiashvili  
Assoz. Prof. Lado Sirdadze  
Prof. Dr. Olaf Muthorst  
Assoz. Prof. Dr. Tamar Zarandia

## **Herausgeber**

Prof. Dr. Dr. hc Tiziana J. Chiusi  
Prof. Dr. Olaf Muthorst  
Notar Justizrat Richard Bock  
Richter Wolfram Eberhard  
Prof. Dr. Arkadiusz Wudarski  
Richter Dr. Timo Utermark  
Rechtsanwalt Dr. Max Gutbrod  
Prof. Tanel Kerikmäe  
Prof. Dr. Giorgi Khubua  
Prof. Dr. Lasha Bregvadze  
Prof. Dr. Irakli Burduli  
Prof. Dr. Zviad Gabisonia  
Frank Hupfeld  
Khatuna Diasamidze  
Assoz. Prof. Dr. Sulkhan Gamqrelidze  
Assoz. Prof. Dr. Giorgi Rusiashvili  
Assoz. Prof. Dr. Shalva Papuashvili  
Assoz. Prof. Lado Sirdadze  
David Maisuradze  
Rechtsanwalt Giorgi Zhorzholiani  
Rechtsanwalt Temur Bigvava  
Rechtsanwalt Zviad Batiashvili  
Khatia Papidze  
Dr. Archil Chochia  
Rechtsanwalt Gocha Oqreshidze  
Demetre Egnatashvili  
Rechtsanwalt Ketevan Buadze  
Rechtsanwalt Nikoloz Sheqiladze  
Tornike Darjania  
Assist. Prof. Dr. Temur Tskitishvili  
Razhden Kuprashvili  
Sulkhan Gvelesiani  
Natali Gogishvili

## **Technische Unterstützung und Layout**

David Maisuradze

## **Arbeitsgruppe**

Sopo Zarandia  
Nino Kavshbaia  
Tatia Jorbenadze  
Ana Baiadze  
Tilman Sutor



# Inhaltsverzeichnis

## AUFSÄTZE

- Halterhaftung und Haftungsabwägung bei Verkehrsunfällen in Georgien und Deutschland** 7  
*Giorgi Rusiashvili / Ulrich Hagenloch*
- Copenhagen+1 and Candidacy to Georgia** 49  
*Ekaterine Kardava*

## AUSLÄNDISCHE ENTSCHEIDUNG

- Nelson v. Lewis and the Illinois Dog Bite Statute** (*Sofromadze*) 57



# Halterhaftung und Haftungsabwägung bei Verkehrsunfällen in Georgien und Deutschland

Assoz. Prof. Dr. Giorgi Rusiashvili  
Staatliche Universität Tbilisi

Ulrich Hagenloch  
Präsident des Oberlandesgerichts Dresden im Ruhestand

## I. Gesetzliche Regelungen in Deutschland / grober Überblick

Die zentrale Haftungsnorm zur Halterhaftung bei Verkehrsunfällen ist § 7 StVG, der wie folgt lautet:

### *§ 7 Haftung des Halters, Schwarzfahrt*

*(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.*

*(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.*

*(3) Benutzt jemand das Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Kraftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Kraftfahrzeug vom Halter überlassen worden ist.*

Ausnahmen sind in § 8 StVG für beförderte Sachen, beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätige Personen sowie für nicht autonom fahrende Kraftfahrzeuge mit einer höchsten Geschwindigkeit von 20 km/h vor-

gesehen. Der (vom Halter personenverschiedene) Fahrer eines Kraftfahrzeuges ist nach § 18 StVG in gleicher Weise wie der Halter eintrittspflichtig, sofern er sich nicht exkulpieren kann.

Besteht eine Gefährdungshaftung, beschränkt sich deren Wirkung nicht auf den Anspruchsgrund. Vielmehr muss sich die verschuldensunabhängige Eintrittspflicht auch auf die Abwägung der Verursachungsbeiträge auswirken. Anders formuliert: Es muss auf die Haftungsabwägung ausstrahlen, dass ein zurechenbarer Verursachungsbeitrag bereits in der Schaffung der Gefahr liegt.

In Deutschland enthält deshalb das Straßenverkehrsgesetz gesonderte gesetzliche Regelungen nicht nur zum Haftungsgrund, sondern auch zur Haftungsabwägung. Diese Bestimmungen verdrängen grundsätzlich die vom Regelungsgegenstand her vergleichbaren allgemeinen Regelungen des BGB, insbesondere zum Mitverschulden (§ 254 BGB). Unberührt bleiben jedoch jene allgemeinen Regelungen, die weitergehende Ansprüche gewähren (vgl. § 16 StVG).

Von besonderem Belang ist insoweit folgende Bestimmung:

### *§ 17 Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge*

*(1) Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeug-*

halter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zu-einander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

(2) Wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, gilt Absatz 1 auch für die Haftung der Fahrzeughalter untereinander.

(3) Die Verpflichtung zum Ersatz nach den Absätzen 1 und 2 ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein un-abwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Der Ausschluss gilt auch für die Ersatzpflicht gegenüber dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs, der nicht Halter ist.

(4) Die Vorschriften der Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

Gemäß § 18 Abs. 3 StVG gilt § 17 StVG entsprechend, wenn sich der (vom Halter personenverschiedene) Fahrer nicht exkulpieren kann.

Im Zusammenwirken von §§ 7 Abs. 2, 17 Abs. 3, 18 Abs. 3 StVG besteht damit in Deutschland beim Halter eine gestufte Haftungslage. Jedem Geschädigten gegenüber greift als Haftungssperre das Vorliegen von höherer Gewalt ein. Gegenüber dem Halter und Fahrer eines anderen unfallbeteiligten Kraftfahrzeuges scheidet eine Eintrittspflicht zudem aus, wenn das Unfallereignis durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde.

Soweit § 17 StVG keine Anwendung findet, also insbesondere, wenn der andere Beteiligte weder Halter noch Fahrer eines Kraftfahrzeuges ist, ist auf seinen Verursachungsbeitrag gemäß § 9 StVG die allgemeine deliktsrechtliche Regelung zum Mitverschul-

den (§ 254 BGB) entsprechend anwendbar. Diese Regelung betrifft vor allem Verkehrsunfälle, die auch auf einem Verschulden eines Fußgängers oder eines (dem Anwendungsbe-reich von §§ 7, 18 StVG nicht unterliegenden) Radfahrers beruhen.

## II. Haftung des Halters in Deutschland

### 1. Halterbegriff

Nach ständiger Rechtsprechung ist Halter eines Kraftfahrzeuges, wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und über die für einen Gebrauch notwendige Verfügungsgewalt verfügt.<sup>1</sup> Entscheidend sind dabei nicht die Rechtsverhältnisse am Kraftfahrzeug, insbesondere nicht das Eigentum. Vielmehr kommt es auf eine wirtschaftliche Betrachtungsweise an; maßgeblich sind also die Intensität der tatsächlichen, in erster Linie wirtschaftlichen Beziehung zum Betrieb des Kraftfahrzeuges.<sup>2</sup>

Eine Haltereigenschaft wird zudem nur durch eine gewisse zeitliche Dauer der Gebrauchsüberlassung begründet. Erst diese schafft die für eine haftungsrechtliche Zurechnung der Gefahrenquelle notwendige Verfestigung der tatsächlichen, vornehmlich wirtschaftlichen Verantwortlichkeit für das Kraftfahrzeug.<sup>3</sup> Deshalb kann auch nur Halter sein, wer eine gewisse tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt; der Halter muss also über den Einsatz des Fahrzeuges, mithin über Anlass, Zeit und Zeitpunkt der Fahrten, zumindest in gewissem Umfang eigenständig bestimmen können.<sup>4</sup> Anders formuliert: Der Halter

<sup>1</sup> BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 - BGHZ 173, 182, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 - VI ZR 378/90 - BGHZ 116, 200, juris Rn. 18; BGH, Urteil vom 26. November 1996 - VI ZR 97/96 - NJW 1997, 660, juris Rn. 8; OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2021 - I-7 U 55/20 - MDR 2021, 1192, juris Rn. 8; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 29. Juli 2020 - 5 U 2/20 - VersR 2021, 168, juris Rn 49; OLG Nürnberg, Beschluss vom 15. August 2017 -13 U 45/16 - juris Rn. 11.

<sup>2</sup> BGH, Urteil vom 22. März 1983 -VI ZR 108/81 - BGHZ 87, 133, juris Rn. 12.

<sup>3</sup> vgl. BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 - VI ZR 378/90 - BGHZ 116, 200, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 22. März 1983 - VI ZR 108/81 - BGHZ 87, 133, juris Rn. 12.

<sup>4</sup> OLG Hamm, Urteil vom 7. Dezember 2012 - I-9 U 117/12 - NJW 2013, 1248, juris Rn. 13.

muss über die Nutzung des Kraftfahrzeuges so verfügen können, dass es sachgerecht ist, ihm die aus dessen Betrieb folgende Gefahr haftungsrechtlich zuzurechnen.<sup>5</sup> Deshalb begründet im Regelfall eine lediglich vorübergehende Überlassung eines Fahrzeugs an einen Dritten nicht dessen Haltereigenschaft. Spiegelbildlich betrachtet, endet die Stellung als Halter eines Kraftfahrzeugs jedenfalls dann, wenn dem bisherigen Halter die tatsächliche Möglichkeit, den Einsatz des Kraftfahrzeugs zu bestimmen, auf eine nicht nur vorübergehende Zeit - auch gegen seinen Willen, etwa durch einen Diebstahl - entzogen wird.<sup>6</sup>

Eine wesentliche Voraussetzung für die Haltereigenschaft ist, dass das Fahrzeug auf eigene Rechnung genutzt wird.<sup>7</sup> Dies ist im Regelfall jene Person, die den Nutzen aus der Fahrzeugverwendung zieht und die Kosten hierfür (ggf. auch nur teilweise) bestreitet.<sup>8</sup>

Sind die genannten Voraussetzungen bei keiner der in Betracht kommenden Personen im Wesentlichen erfüllt und besteht mangels einer inneren Verbindung zwischen ihnen keine gemeinsame Haltereigenschaft (wie etwa zwischen dem Dieb und dem Bestohlenen), ist entscheidend, auf welche Person die geforderten Merkmale in größerem Umfang zutreffen; angesichts des Normzwecks von § 7 StVG darf die Prüfung nämlich niemals dahin führen, dass ein Kraftfahrzeug überhaupt keinen Halter hat.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 10. September 2015 - 22 U 73/14 - NJW-RR 2016, 731, juris Rn. 23.

<sup>6</sup> BGH, Urteil vom 26. November 1996 - VI ZR 97/96 - NJW 1997, 660, juris Rn. 8.

<sup>7</sup> BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 - BGHZ 173, 182, juris Rn. 7; OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2021 - I-7 U 55/20 - MDR 2021, 1192, juris Rn. 8; OLG Nürnberg, Beschluss vom 15. August 2017 - 13 U 45/16 - juris Rn. 11.

<sup>8</sup> Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 249; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 29. Juli 2020 - 5 U 2/20 - VersR 2021, 168, juris Rn. 49; Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. Juni 2010 - OVG 1 N 42.10 - NJW 2010, 2743, juris Rn. 4; BGH, Urteil vom 18. Dezember 2007 - VI ZR 235/06 - VersR 2008, 410, juris Rn. 18 f.

<sup>9</sup> vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 252.

## 2. Art des Fahrzeugs

§§ 7, 18 StVG sind nur anwendbar, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde.

Hiermit gemeint ist ein Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 Abs. 2 StVG). Dies hat praktische Auswirkungen vor allem insoweit, als ein Fahrrad und ein Pedelec (vgl. § 1 Abs. 3 StVG) nicht der Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz unterliegen. Für diese Verkehrsteilnehmer verbleibt es mithin hinsichtlich des Haftungsgrundes bei der Anwendbarkeit der allgemeinen Regelungen des BGB, also bei einer Verschuldenshaftung. Lediglich für die Verhaltenspflichten gelten auch für Fußgänger und Radfahrer gewisse Sonderregelungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO), etwa §§ 25 StVO für Fußgänger und § 2 Abs. 4 und 5 StVO für Radfahrer.

Für Anhänger, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden, gelten grundsätzlich dieselben Haftungsregelungen wie für Kraftfahrzeuge (vgl. im einzelnen: §§ 19, 19a StVG). Das heißt, dass für Unfallereignisse, die durch einen Anhänger ausgelöst werden, eine Haftung des Halters unabhängig davon bestehen kann, ob sich im Zeitpunkt des Schadensereignisses die Zugmaschine in Betrieb befindet oder nicht (Beispiele unter 3. b)).

Für Straßenbahnen und für Eisenbahnen greifen die Sonderregelungen des Haftungspflichtgesetzes ein (dazu unten IV. 3.).

## 3. Betrieb des Kraftfahrzeugs

### a) allgemeine Kriterien

Für den Betrieb eines Kraftfahrzeuges ist nicht entscheidend, ob es sich im Zeitpunkt des Schadensereignisses durch eine Motorkraft bewegt hat, sondern ob der Schadensfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit einer bestimmten Betriebs-

einrichtung steht (sog. verkehrstechnische Auffassung).<sup>10</sup>

Insoweit ist eine weite Auslegung geboten, da die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG der Preis dafür ist, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs in erlaubter Weise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift soll daher nach ihrem Schutzzweck alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Unfallverläufe erfassen.<sup>11</sup> Ein Schaden ist demgemäß bereits dann bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn bei einer wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen zumindest mit durch die spezifische Gefahr eines Kraftfahrzeuges geprägt ist.<sup>12</sup> Die fahrzeugspezifische Gefahr muss also nicht vorrangig sein; es genügt vielmehr eine gewisse innere Verbindung.

Angesichts dieses Schutzzwecks von § 7 StVG ist für einen Betrieb des Kraftfahrzeuges nicht erforderlich, dass sich das Schadensereignis im öffentlichen Verkehrsraum zugetragen<sup>13</sup> oder sich das Fahrzeug gar in Bewegung befunden hat. Der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang entfällt erst, wenn zwischen der räumlichen Anwesenheit des Kraftfahrzeuges und dem konkreten Schadensereignis ein rein äußerer, zufälliger Zusammenhang besteht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der konkrete Schadensfall einem eigenständigen Gefahrenkreis zuzurechnen ist.<sup>14</sup>

## b) Beispiele

Deshalb befindet sich beispielsweise auch ein Kraftfahrzeug in Betrieb, das nach einem Verkehrsunfall oder nach einer Fahrzeugpanne in einer den Verkehr gefährdenden Weise liegen bleibt.<sup>15</sup> Gleiches gilt, wenn durch ein ordnungswidriges Parken eine Gefahr, etwa eine Sichtbehinderung oder eine Fahrbahnverengung, geschaffen oder wenn ein abgestelltes Fahrzeug nicht hinreichend gesichert wird.<sup>16</sup> Teilweise wird auch angenommen, dass sich ein parkendes Fahrzeug generell „in“ Betrieb befinde, aber Schadensfall sich nur „beim“ Betrieb des Kraftfahrzeuges ereigne, wenn über dessen Anwesenheit am Ort des Schadensereignisses hinaus eine vom Fahrzeug ausgehende Gefahr zum Eintritt des Schadens beigetragen habe.<sup>17</sup> Diese Feindifferenzierung („in“ Betrieb oder „beim“ Betrieb) ist aber ohne praktische Relevanz und soll deshalb hier nicht weiter vertieft werden. Nicht abschließend entschieden ist, ob sich ein Fahrzeug auch dann in Betrieb befindet, wenn es nach einer Panne in ordnungsgemäß abgesicherter Weise im öffentlichen Verkehrsraum liegen bleibt und von ihm durch die Panne bedingte Gefahren nicht mehr ausgehen.

In einer neueren Entscheidung hat der Bundesgerichtshof ein Schadensereignis beim Betrieb eines Anhängers sogar dann bejaht, wenn dieser zwar ordnungsgemäß abgestellt war, aber infolge eines Anstoßes durch ein anderes Fahrzeug ins Rollen geraten und in der Folge gegen ein Gebäude geprallt ist. Bei einem solchen Geschehen verwirklichte sich bei dem Schaden an dem Gebäude die vom Schutzzweck von §

<sup>10</sup> BGH, Urteil vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13 - BGHZ 199, 377, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 26. März 2019 - VI ZR 236/18 - NJW 2019, 2227, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - MDR 2023, 1517, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 9.

<sup>11</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10.

<sup>12</sup> BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10.

<sup>13</sup> BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - juris Rn. 14; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 158/19 - NJW 2021, 1157, juris Rn. 15.

<sup>14</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - MDR 2023, 1517, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 13.

<sup>15</sup> BGH, Urteil vom 9. Januar 1959 - VI ZR 202/57 - BGHZ 29, 163, juris Rn. 8 ff.; BGH, Urteil vom 16. April 1996 - VI ZR 79/95 - NJW 1996, 2023, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris Rn. 11.

<sup>16</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 25. Oktober 1994 - VI ZR 107/94 - NJW-RR 1995, 215, juris Rn. 19; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 30. März 2022 - 7 U 139/20 - juris Rn. 22; LG Saarbrücken, Urteil vom 13. November 2020 - 13 S 92/20 - juris Rn. 9; OLG Rostock, Urteil vom 11. März 2022 - 5 U 181/19 - juris Rn. 17, für Fahrbahnverengung außerorts.

<sup>17</sup> BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 76/23 - openJur 2024, 950, juris Rn. 12.

7 Abs. 1 StVG erfasste Gefahr, dass ein Anhänger konstruktionsbedingt durch die Einwirkung von Fremdkraft in eine unkontrollierte Bewegung geraten könne. Diese Gefahr sei nicht dadurch beseitigt, dass der Anhänger im öffentlichen Verkehrsraum ordnungsgemäß abgestellt gewesen sei.<sup>18</sup> Gleiches gilt, wenn sich ein (hier auf einem Privatgrundstück) abgestellter Anhänger in Folge der Einwirkung eines Sturms in Bewegung setzt und ein anderes abgestelltes Fahrzeug beschädigt<sup>19</sup> oder wenn ein Kraftfahrzeug von einem schleudernden Fahrzeug erfasst wird und hierdurch weitergehende Schäden zu Lasten eines unbeteiligten Dritten verursacht.<sup>20</sup>

Angesichts des Schutzzwecks von § 7 Abs. 1 StVG tragen sich auch Schadensfälle beim Ein- und Aussteigen beim Betrieb des Kraftfahrzeuges zu, solange sich hierbei eine vom Betrieb des Kraftfahrzeuges unmittelbar ausgehende Gefahr verwirklicht.<sup>21</sup> Eine im Zusammenhang mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs stehende Gefahr ist hingegen nicht mehr anzunehmen, wenn die Fahrt beendet ist, der Fahrer das Kraftfahrzeug verschlossen und sich von ihm entfernt hat. Hingegen kann ein Kraftfahrzeug in Betrieb bleiben, solange der Fahrer trotz eines kurzfristigen Entfernens weitere Handlungen vornehmen will, die dem Betrieb des Fahrzeugs zuzurechnen sind.<sup>22</sup> Solches kommt etwa in Betracht, wenn ein ordnungsgemäß abgestelltes Fahrzeug nur verlassen wird, um einen Brief in einen in Sichtweite befindlichen Briefkasten einzuwerfen. Gleiches gilt spiegelbildlich, wenn sich ein Fahrer oder Fahrgast in die Nähe eines Kraftfahrzeuges begibt, um in dieses einzusteigen, er aber entweder den fahrzeugspezifischen Gefahrenbereich (vor allem den öffentlichen Straßenraum) noch nicht erreicht hat oder aber ohne jede verkehrsspezifische

Einwirkung zu Fall kommt.

Auch Schadensereignisse im Zusammenhang mit dem Be- und Entladen eines Kraftfahrzeuges unterliegen dem Anwendungsbereich von § 7 Abs. 1 StVG, soweit sich eine Gefahr verwirklicht, die darauf beruht, dass für das Be- oder Entladen ein Verkehrsraum benötigt wird.<sup>23</sup> Dies schließt auch Unfälle ein, die dadurch entstehen, dass eine entladene Ware auf der Fahrbahn abgestellt und hierdurch ein Schadensereignis ausgelöst wird.<sup>24</sup> Aber auch Gegenstände, die nicht selbst be- oder entladen werden, können der vom Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahr zugerechnet werden, sofern dennoch ein innerer Zusammenhang mit dessen Funktion als Verkehrs- und Transportmittel besteht. Deshalb hat der Bundesgerichtshof dem Betrieb eines Müllfahrzeuges zugerechnet, wenn zur Erfüllung von dessen Transportfunktion Mülltonnen im öffentlichen Verkehrsraum entleert werden und hierbei ein anderer Verkehrsteilnehmer auf eine Mülltonne auffährt.<sup>25</sup>

Zu den von § 7 Abs. 1 StVG umfassten spezifischen Gefahren eines Kraftfahrzeuges zählt auch, dass durch den Defekt einer Betriebseinrichtung (auch eines ordnungsgemäß abgestellten) Fahrzeuges ein Schaden entsteht, etwa wenn ein Brand oder dessen Übergreifen in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges steht.<sup>26</sup> Gleiches gilt, wenn die (mit dem Fahrzeug

<sup>18</sup> BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 11 ff.

<sup>19</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 19.

<sup>20</sup> OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 56/21 - juris Rn. 34 ff.

<sup>21</sup> vgl. beim Aussteigen: OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 - VersR 2018, 1084, juris Rn. 13.

<sup>22</sup> vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 - VersR 2018, 1084, juris Rn. 14; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 48.

<sup>23</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14; OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.

<sup>24</sup> OLG Dresden, Urteil vom 29.01.2014 - 7 U 792/13 - NJW-RR 2014, 1176, juris Rn. 13.

<sup>25</sup> BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 77/23 - openJur 2024, 646, juris Rn. 15 f.

<sup>26</sup> BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris 7 ff., für Brand in einer Werkstatt, der durch einen Kurzschluss bei der Elektronik eines Kraftfahrzeuges ausgelöst wurde; BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 76/23 - openJur 2024, 950, juris Rn. 11; OLG Hamm, Teilurteil vom 9. November 2018 - 11 U 113/17 - juris Rn. 41, für Brand, der vom Kühlschrank eines abgestellten Wohnmobils ausgelöst wurde; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 13. Dezember 2019 - 14 U 108/19 - MDR 2020, 347, juris Rn. 17 ff., dort Haftung verneinend, wenn bei einem nicht zugelassenen und nur zu

verbundene) Batterie eines mit einem Elektromotor angetriebenen Fahrzeuges während des Ladevorganges explodiert.<sup>27</sup> Hingegen fehlt es an einem hinreichenden inneren Bezug zu einer fahrzeugspezifischen Gefahr, wenn ein Kraftfahrzeug vorsätzlich in Brand gesetzt wird und sich dieser Brand auf andere Fahrzeuge oder auf sonstige Rechtsgüter Dritter ausweitet.<sup>28</sup> Ebenso soll dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges zuzurechnen sein, wenn ein von einem Fahrzeug überrollter, aber dennoch überlebender Hund in engem zeitlich-örtlichem Zusammenhang danach seinen Halter beißt (vgl. zur Abwägung mit Tiergefahr IV. 5).<sup>29</sup>

Nicht abschließend geklärt ist, ob der Normzweck von § 7 Abs. 1 StVG auch haftungsbeschränkend wirken kann. Diese Frage stellte sich insbesondere, wenn ein Kraftfahrzeug bewusst zu betriebsfremden Zwecken eingesetzt wird, etwa als „Waffe“ oder um nach einem vorausgegangenem heftigen Streit in Schädigungsabsicht ein Hindernis für ein nachfolgendes Fahrzeug zu bilden.<sup>30</sup>

### c) Kraftfahrzeuge mit Arbeitsfunktion

Während für die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG grundsätzlich unerheblich ist, ob sich die von einem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr im öffentlichen Verkehrsraum oder auf einem Privatgrundstück verwirklicht, werden Schadensfälle bei Kraftfahrzeugen mit einer Arbeitsfunktion deren Betrieb nur zugerechnet, wenn der Schadensfall in einem gewissen inneren Zusammenhang mit deren Einsatz als Verkehrs- und Transportmittel steht.<sup>31</sup> Entscheidend hierfür ist, ob der Arbeitseinsatz auf oder in örtlicher Nä-

he zu Straßenverkehrsflächen stattfindet, so etwa bei Einsatzfahrzeugen der Straßenmeisterei oder des Winterdienstes.<sup>32</sup> Tritt hingegen die Bewegungsfunktion vollständig zurück und wird das Kraftfahrzeug abseits des öffentlichen Verkehrsraums ausschließlich in seiner Arbeitsfunktion eingesetzt, trägt sich ein Schadensfall nicht mehr beim Betrieb zu.<sup>33</sup>

Besonders anschaulich wird diese Differenzierung beim Entladen von Tankfahrzeugen. So hat etwa der Halter eines Tanklastzuges für Schäden einzustehen, die darauf beruhen, dass angeliefertes Heizöl auf die Straße läuft, weil der Schlauch undicht ist<sup>34</sup> oder ein Fußgänger über den Schlauch stolpert.<sup>35</sup> Ein Unfall, der sich beim Einfüllen von Heizöl mittels der Motorkraft eines Tankwagens außerhalb des Verkehrsraums ereignet, ist hingegen nicht dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zuzurechnen.<sup>36</sup> Ebenso wenig hängt es mit dem Betrieb des Tanklastzuges zusammen, wenn ein Mähroboter den Tankschlauch (wie tatsächlich geschehen) während des Befüllens zerstört und es hierdurch zu einer Kontamination des Erdreichs kommt.<sup>37</sup>

Bei diesen sog. Befüllungs- und Vermischungsschäden stellt sich in Deutschland zudem ein versicherungsrechtliches Problem, das hier kurz gestreift werden soll. Es geht dabei um die Abgrenzung zwischen dem Schutzzumfang der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einerseits und der Betriebs-

Wohnzwecken dienenden Wohnwagen ein Einrichtungsgegenstand einen Brand auslöst; bei Zusatzheizung Haftung verneinend, aber zweifelhaft: LG Mühlhausen, Urteil vom 7. Dezember 2016 - 6 O 795/10 - juris Rn. 20.

<sup>27</sup> BGH, Urteil vom 24. Januar 2023 - VI ZR 1234/20 - NJW 2023, 2279, juris Rn. 7 ff.

<sup>28</sup> BGH, Urteil vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06 - NJW-RR 2008, 764, juris Rn. 9 ff.

<sup>29</sup> OLG Celle, Urteil vom 5. Oktober 2022 - 14 U 19/22 - VersR 2022, 1442, juris Rn. 24 ff.

<sup>30</sup> dies bejahend: OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020 - 14 U 173/19 - juris Rn. 29.

<sup>31</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 12 ff.

<sup>32</sup> BGH, Urteil vom 5. Juli 1988 - VI ZR 346/87 - BGHZ 105, 65, juris Rn. 6, Betrieb bejahend für Beschädigung eines Fahrzeuges durch das Streugut eines Streufahrzeuges; BGH, Urteil vom 18. Januar 2005 - VI ZR 115/04 - VersR 2005, 566, juris Rn. 11, Betrieb bejahend bei Beschädigung eines Fahrzeuges durch einen Gegenstand, der vom Mähwerk eines den Randstreifen mähenden Fahrzeuges aufgewirbelt wurde.

<sup>33</sup> BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - juris Rn. 13 ff., für eine fahrbare Erntemaschine, die beim Ernteeinsatz durch einen technischen Defekt einen Schaden auslöst.

<sup>34</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14 ff.

<sup>35</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14.

<sup>36</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; OLG Celle, Urteil vom 15. November 2023 - 14 U 56/23 - juris Rn. 39 ff.

<sup>37</sup> OLG Köln, Beschluss vom 15. April 2020 - I-13 U 94/19 - DAR 2022, 30 - juris Rn. 34.

Haftpflichtversicherung andererseits. Hierzu besteht in Deutschland Einvernehmen darüber, dass die maßgeblichen Regelungen in den Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB)<sup>38</sup> sämtliche Schadensfälle abdecken, die sich beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges zutragen und teilweise noch darüber hinausgehen.<sup>39</sup> Deshalb unterliegen nicht nur die dargelegten Schadensfälle beim Einsatz von Tankkraftwagen dem Versicherungsschutz der Kfz-Haftpflichtversicherung. Vielmehr soll im Sinne des Versicherungsvertragsrechts ein Gebrauch des Kraftfahrzeuges selbst dann vorliegen, wenn der Fahrer eines Silofahrzeugs die zu befüllenden Silos verwechselt und es hierdurch zu einer Vermischung kommt, die den Inhalt des Silos unbrauchbar macht.<sup>40</sup> Wegen der hiermit verbundenen EU-rechtlichen Fragestellungen, die auch für Georgien von Interesse sind, wird auf die entsprechenden EU-Richtlinien<sup>41</sup> verwiesen.<sup>42</sup>

#### 4. Zurechnungszusammenhang bei Willensentchluss des Geschädigten

##### a) Eigenständiger Gefahrenkreis

Der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang entfällt zudem, wenn die konkret eingetretene Schadensfolge darauf beruht, dass der Geschädigte durch sein dem Unfallereignis nachfolgendes Verhalten einen eigenständigen Gefahrenkreises (gemeint: im Sinne einer Selbstgefährdung) geschaffen hat.<sup>43</sup>

Dies ist aber nur der Fall, wenn das erste Schadensgeschehen in einem rein äußeren, zufälligen Bezug zum nachfolgenden Unfallereignis steht. Verlässt etwa ein Unfallbeteiligter wegen eines Auffahrunfalls sein Fahrzeug, um sich über die Unfallfolgen zu informieren und stürzt er hierbei infolge der vorhandenen Eisglätte, verwirklicht sich nicht eine aus den Straßenverhältnissen folgende allgemeine Unfallgefahr (gemeint: im Sinne eines allgemeinen Lebensrisikos), sondern eine besondere durch den vorhergehenden Auffahrunfall entstandene Gefahrenlage.<sup>44</sup> Ebenso wenig schafft eine eigenständige Gefahrenlage, wenn der Insasse eines verunfallten Fahrzeuges die Fahrbahn einer Autobahn überquert, um sich in Sicherheit zu bringen und hierbei von einem anderen Fahrzeug erfasst wird.<sup>45</sup> Gleiches gilt, wenn der Eigentümer eines unfallgeschädigten Pkws das sich noch in unmittelbarer Nähe befindliche, sich mit geringer Geschwindigkeit entfernende Fahrzeug des Schädigers zu Fuß verfolgt und beim Klopfen gegen die Scheibe des Fahrzeugs zu Fall kommt.<sup>46</sup> Zu den sich bei diesen Fallgestaltungen realisierenden spezifischen Gefahrenlagen wäre es nämlich ohne das vorangegangene Unfallereignis überhaupt nicht gekommen, etwa weil der Geschädigte sich ansonsten überhaupt nicht auf die vereiste Fahrbahn oder zu Fuß auf die Fahrbahn einer Autobahn begeben hätte.<sup>47</sup>

##### b) Berührungsloser Unfall

Bei einem sog. berührungslosen Unfall ist Voraussetzung für einen Zurechnungszusammenhang, dass das nach der Behauptung des Geschädigten den Schadensfall mitauslösendes Kraftfahrzeug über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus durch seine Fahrweise oder durch eine sonstige Beeinflussung des Verkehrs zu der Entstehung des Schadens

<sup>38</sup> aktueller Stand:

<https://www.gdv.de/resource/blob/6178/f9007a429b57b1ca33dae1c8d84ca9f9/01-allgemeinebedingungen-fuer-die-kfz-versicherung-akb-2015--data.pdf>.

<sup>39</sup> dazu umfassend: BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 15 ff.; OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.; Wenker, jurisPR-VerkR 10/2023 Anm. 3.

<sup>40</sup> OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.

<sup>41</sup> zuletzt: Richtlinie (EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 02.12.2021, S. 1), englische Textfassung: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021L2118>.

<sup>42</sup> vgl. aus Rechtsprechung: EuGH, Urteil vom 28. November 2017 - C-514/16 - VersR 2018, 156; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 15 ff.

<sup>43</sup> BGH, Urteil vom 26. Februar 2013 - VI ZR- 116/12 - NJW 2013, 1679, juris Rn. 12; OLG Hamm, Urteil vom 24. August 2018 - I-7 U 23/18 - juris Rn. 11 ff.

<sup>44</sup> BGH, Urteil vom 26. Februar 2013 - ZR 116/12 - BGHZ 196, 355, juris Rn. 12.

<sup>45</sup> Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Juni 2023 - 12 U 218/22 - NJW-RR 2023, 1378, juris Rn. 17.

<sup>46</sup> OLG Hamm, Urteil vom 24. August 2018 - I-7 U 23/18 - juris Rn. 14.

<sup>47</sup> vgl. etwa im Gegensatz hierzu das räumliche Entfernen nach Beendigung des eigentlichen Aussteigens aus dem Fahrzeug: OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 - VersR 2018, 1084, juris Rn. 14; näher unter 4. b) bb).

beigetragen hat.<sup>48</sup>

So kann beispielsweise ein Unfall dem Betrieb eines anderen Kraftfahrzeugs zugerechnet werden, wenn er durch eine Ausweichreaktion im Zusammenhang mit einem Überholvorgang ausgelöst worden ist. Nicht erforderlich ist hierfür, dass die von dem Geschädigten vorgenommene Ausweichreaktion objektiv notwendig war oder gar nur durch sie eine Kollision vermieden werden konnte.<sup>49</sup> Gleiches gilt, wenn ein die Fahrbahn überquerender Fußgänger unsicher wird und stürzt, weil er durch ein anfahrendes Kraftfahrzeugs irritiert wurde<sup>50</sup> oder wenn ein Motorradfahrer beim Überholen eines Sattelzuges durch dessen Fahrverhalten verunsichert wird und zu Fall kommt.<sup>51</sup> Unerheblich ist hierbei, ob die zur Reaktion des Geschädigten führende Verhaltensweise des anderen Beteiligten objektiv verkehrswidrig war oder nicht.<sup>52</sup> Ein Zurechnungszusammenhang besteht zudem, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer durch sein Verhalten eine Notbremsung auslöst, die zu einem Schadensfall führt, etwa zum Sturz eines Fahrgastes in dem bremsenden Linienbus.<sup>53</sup> Dies führt dann mittelbar dazu, dass sich der Sturz des Fahrgastes beim Betrieb zweier Fahrzeuge zugetragen hat, zwischen beiden Verursachern aber gegenüber dem

Fahrgast bei dessen Mitverschulden (mangelnde Eigensicherung gegen Sturz) ein Haftungseinheit (dazu unten IV. 2. f)) besteht.

Erst recht ist ein Zurechnungszusammenhang zu bejahen, wenn sich der Fahrer eines Kraftfahrzeuges einer polizeilichen Kontrolle entzieht oder eine Unfallflucht begeht und ein ihn verfolgendes Polizeifahrzeug in ein Unfallereignis verwickelt wird, das auf der durch die Verfolgungsfahrt gesteigerten Gefahrenlage beruht; allerdings gilt dies nicht, wenn die Risiken der durch die Flucht „herausgeforderten“ Verfolgung außer Verhältnis zu deren Zweck stehen.<sup>54</sup> Insoweit gelten im Rahmen der Gefährdungshaftung die allgemeinen haftungsrechtlichen Grundsätze zur „Herausforderung“ eines selbstgefährdenden Verhaltens, nach denen ein solches zuzurechnen ist, wenn der entsprechende Willensentschluss mindestens im Ansatz auf billigen Motiven beruht und sich ein durch die Herausforderung gesteigertes, aber nicht außer Verhältnis zum Anlass stehendes Risiko verwirklicht.<sup>55</sup>

Darlegungs- und beweisbelastet für die behauptete Verhaltensweise des anderen (tatsächlich oder vermeintlich) Unfallbeteiligten ist der Geschädigte, da tatbestandliche Voraussetzung für die haftungsrechtliche Zurechnung ein die eigene Reaktion auslösendes (wenn auch nicht zwingend pflichtwidriges) Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers ist.<sup>56</sup>

## 5. Objektbezogene Haftungsausschlüsse

### a) gesetzliche Haftungsausschlüsse

Eine Gefährdungshaftung scheidet aus, wenn der Geschädigte beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war (§ 8 Nr. 2 StVG). Gleiches gilt, wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kraftfahrzeug befördert worden ist, es sei denn, dass eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt (§

<sup>48</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2016 - VI ZR 533/15 - NJW 2017, 1173, juris Rn 14; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 22; OLG Hamm, Urteil vom 9. Mai 2023 - I-7 U 17/23 - DAR 2023, 622, juris Rn. 25; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 46 f.; OLG Celle, Urteil vom 15. Mai 2018 - 14 U 175/17 - DAR 2018, 683, juris Rn. 5.

<sup>49</sup> vgl. BGH, Urteil vom 21. September 2010 - VI ZR 263/09 - NJW 2010, 3713, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 168/04 - NJW 2005, 2081, juris Rn. 11 ff.; BGH, Urteil vom 19. April 1988 - VI ZR 96/87 - VersR 1988, 641, juris Rn. 7; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 47.

<sup>50</sup> BGH, Urteil vom 10. Oktober 1972 - VI ZR 104/71 - NJW 1973, 44, juris Rn. 14.

<sup>51</sup> BGH, Urteil vom 11. Juli 1972 - VI ZR 86/71 - NJW 1972, 1808, juris Rn. 18 ff.

<sup>52</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 47.

<sup>53</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 10. März 2022 - I-7 U 3/22 - juris Rn. 13.

<sup>54</sup> BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 8.

<sup>55</sup> vgl. BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 12. März 1996 - VI ZR 12/95 - BGHZ 132, 164, juris Rn 10 ff.

<sup>56</sup> OLG Hamm, Urteil vom 9. Mai 2023 - I-7 U 17/23 - DAR 2023, 622, juris Rn 25.

8 Nr. 3 StVG).

Der Sinn und Zweck dieser Haftungsausschlüsse liegt darin, dass der erhöhte Schutz der Gefährdungshaftung nicht einem Geschädigten zuteilwerden soll, der sich durch seine Tätigkeit (und sei es nur aus Gefälligkeit) den besonderen Gefahren des Betriebs eines Kraftfahrzeuges freiwillig aussetzt.<sup>57</sup>

Als Ausnahmevorschrift ist diese Bestimmung eng auszulegen, so dass sie im Allgemeinen eine gewisse Dauer der Tätigkeit voraussetzt, wie sie beispielsweise der Fahrer ausübt. Nach dem Sinn und Zweck des Haftungsausschlusses kann dieser aber auch angenommen werden, wenn eine eher kurzfristige Tätigkeit ihrer Art mit besonderen Gefahren verbunden ist,<sup>58</sup> wie etwa beim Bergen eines verunfallten Fahrzeugs oder bei dessen Anschieben auf einer vereisten Fahrbahn.<sup>59</sup> Anders verhält es sich im Regelfall beim Einweisen in eine Parklücke oder beim Rangieren, weil hierbei weder ein direkter körperlicher Kontakt zum Kraftfahrzeug noch eine signifikant erhöhte Gefährdung für den Einweisenden besteht.

Ohne klare dogmatische Linie wird in der Rechtsprechung beantwortet, unter welchen Voraussetzungen der Beifahrer eines Kraftfahrzeuges bei dessen Betrieb tätig wird.<sup>60</sup> Inzwischen dürfte zwar weit überwiegender Auffassung entsprechen, dass das bloße Mitfahren im Fahrzeug sowie das Ein- und Aussteigen keine Tätigkeit beim Betrieb des Kraftfahrzeuges darstellen.<sup>61</sup> Soweit hierzu angesichts des Norm-

zwecks (freiwilliges Begeben in die Gefahr) vereinzelt eine andere Auffassung vertreten wird,<sup>62</sup> dürfte diese weder mit dem Wortlaut vereinbar sein noch dem gesetzgeberischen Willen<sup>63</sup> entsprechen. Dies dürfte selbst dann gelten, wenn der spätere Beifahrer wegen seiner Alkoholisierung die Führung seines eigenen Kraftfahrzeuges einem Dritten überlässt und diesem Vorgaben für die Fahrt macht.<sup>64</sup> Allerdings dürfte der Sozius eines Motorrades unter den Haftungsausschlüssen fallen, weil er über seine Körperhaltung (fahr-dynamische Einheit von Fahrer und Sozius) mit Einfluss auf die Stabilität des Motorrades nimmt.<sup>65</sup> Ansonsten ist aber für ein Tätigwerden schon nach dem allgemeinen sprachlichen Verständnis eine irgendwie geartete gezielte Einwirkung auf den Verkehrsvorgang notwendig (Griff ins Lenkrad; Ziehen der Handbremse usw.).

Angesichts des Normzwecks von § 8 Nr. 2 StVG scheidet eine Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG zudem aus, wenn der Fahrer eines von einem Dritten gehaltenen Kraftfahrzeuges einen Schaden an einem seiner eigenen Rechtsgüter auslöst, insbesondere mit einem in seinem Eigentum stehenden Kraftfahrzeug kollidiert.<sup>66</sup>

#### **b) Halterhaftung bei Personenverschiedenheit von Fahrer und Halter, insbesondere bei einem Leasingfahrzeug**

Sind der Halter und der Eigentümer des Kraftfahrzeuges nicht personenidentisch, erfasst die Halterhaftung nach dem Schutzzweck von § 7 Abs. 1 StVG nicht das in fremdem Eigentum stehende Fahrzeug selbst.

<sup>57</sup> BGH, Urteil vom 12. Januar 2021 - VI ZR 662/20 - VersR 2021, 522, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 23; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 43.

<sup>58</sup> vgl. BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 23.

<sup>59</sup> OLG Oldenburg, Urteil vom 14. Oktober 2015 - 5 U 46/15 - DAR 2016, 28, juris Rn. 26; OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. März 2015 - I-1 U 87/14 - NJW-RR 2015, 1064, juris Rn. 5 ff.

<sup>60</sup> zum Meinungsstand: Riedmeyer, ZfSch 2011, 183, Abschnitt 1.a); Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 32 ff.

<sup>61</sup> vgl. OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 44; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10. September 2009 - 12 U 49/09 - juris Rn. 16; Riedmeyer, ZfSch 2011, 183, Abschnitt 1.a);

Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 32 ff.

<sup>62</sup> OLG Celle, Urteil vom 30. Juni 2010 - 14 U 33/10 - juris Rn. 9.

<sup>63</sup> dazu: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 36 und Rn. 38.

<sup>64</sup> a. A.: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2009 - 4 U 395/08 - juris Rn. 27.

<sup>65</sup> vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10. September 2009 - 12 U 49/09 - juris Rn. 16; dort offen gelassen.

<sup>66</sup> BGH, Urteil vom 12. Januar 2021 - VI ZR 662/20 - VersR 2021, 522 - juris Rn. 10 ff.; umstritten.

Unter der "Sache", für deren Beschädigung der Halter bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG haftet, ist also nur eine vom gehaltenen Fahrzeug verschiedene Sache zu verstehen.<sup>67</sup> Begründet wird dies damit, dass die verschärfte Haftung des Kraftfahrzeughalters nur bezweckt, Dritte vor den ihnen aufgezwungenen Gefahren des Betriebes eines Kraftfahrzeuges zu schützen.<sup>68</sup> Damit scheidet auch eine Haftung des Fahrers aus § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG aus, da diese Bestimmung auf die "Fälle des § 7 Abs. 1" - und damit auch auf den Zweck dieser Vorschrift - verweist.<sup>69</sup>

Das hat zur praktischen Folge, dass der Leasinggeber und Eigentümer des Kraftfahrzeuges bei einer Beschädigung des Leasingfahrzeuges keinen Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG gegen den Halter (Leasingnehmer) hat.<sup>70</sup> Gleiches gilt für das (in Georgien mangels des Abstraktionsprinzips unbekannt) Sicherungseigentum deutschen Rechts.<sup>71</sup> Hiervon unberührt bleiben selbstredend eine etwa vorhandene Verschuldenshaftung des Fahrers bzw. des Halters des Leasingfahrzeuges sowie ggf. eine vertragliche Haftung des Halters gemäß den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Leasingvertrages. Zu letzterer ist allerdings anzumerken, dass nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs die in Deutschland hierzu üblichen Regelungen keine verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht des Leasingnehmers begründen, sondern eine Gefahrtragungsklausel enthalten.<sup>72</sup> Aus der fehlenden Anwendbarkeit von § 7 Abs. 1 StVG folgt nach der Rechtsprechung des Bundesge-

richtshof (bei teilweiser Kritik der Literatur) eine weitere Konsequenz: Der Eigentümer eines Leasingfahrzeugs (Leasinggeber) hat mangels eigener Haftung im Verhältnis zu einem anderen Unfallbeteiligten keinen internen Verursachungsanteil nach Maßgabe von § 17 StVG zu tragen hat, wenn das Leasingfahrzeug in Folge eines nicht aufklärbaren Unfallgeschehens, also ohne nachweisbares Verschulden des Fahrers bzw. des Halters, beschädigt wird.<sup>73</sup> Gleiches gilt für den Sicherungseigentümer deutschen Rechts.<sup>74</sup>

## 6. Haftungsausschluss bei höherer Gewalt und bei unabwendbarem Ereignis

### a) Höhere Gewalt

Die Haftung des Halters ist ausgeschlossen, wenn das Schadensereignis auf höherer Gewalt beruht (§ 7 Abs. 2 StVG). Die Voraussetzungen hierfür sind aber derart hoch, dass dieser Haftungsausschluss in der Praxis nur ganz ausnahmsweise in Betracht kommt.

Der Halter muss hierfür darlegen und beweisen, dass der Schadensfall auf einem betriebsfremden, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführten Ereignis beruht. Dieses Ereignis muss nach menschlicher Erfahrung unvorhersehbar sein und selbst bei Anwendung äußerster Sorgfalt nicht verhütet werden können.<sup>75</sup> Solches kommt etwa bei Schadensfällen in Betracht, die durch Erdbeben, durch ein suizidales Verhalten Dritter oder durch vorsätzliche betriebsfremde Eingriffe Dritter ausgelöst werden.<sup>76</sup> Als Beispiel mag dienen, dass Dritte nachts Steine von einer

<sup>67</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 44; BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 11 f.

<sup>68</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9.

<sup>69</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 10.

<sup>70</sup> BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 11 f.; BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9 f.

<sup>71</sup> BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 44; BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 - XI ZR 429/19 - NJW 2021, 550, juris Rn. 9.

<sup>72</sup> vgl. im Detail: BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 17 ff.

<sup>73</sup> im Einzelnen: BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 7 ff.; BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 6 ff.; umstritten.

<sup>74</sup> BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 38 ff., umstritten.

<sup>75</sup> hier verkürzte Wiedergabe der üblichen Definition. Näher bei: BGH, Urteil vom 22. April 2004 - III ZR 108/03 - BGHZ 159, 19, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 15. März 1988 - VI ZR 115/87 - NJW-RR 1988, 986, juris Rn. 13; OLG Köln, Urteil vom 18. August 2023 - I-7 U 21/23 - juris Rn. 20; OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 56/21 - juris Rn. 27.

<sup>76</sup> vgl. zusammenfassend: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 268 ff.

Autobahnbrücke werfen und ein Stein von dem unmittelbar getroffenen Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug geschleudert wird.<sup>77</sup> Dann ereignet sich zwar der zweite Schadensfall beim Betrieb des vom Stein zunächst getroffenen Kraftfahrzeugs; die Halterhaftung entfällt aber wegen des Vorliegens höherer Gewalt.

### b) Unabwendbares Ereignis

In Deutschland entfällt zwischen den Haltern und Fahrern von Kraftfahrzeugen die Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG zudem, wenn ein unabwendbares Ereignis vorliegt (§§ 17 Abs. 3, 18 Abs. 3 StVG). Nach der Legaldefinition (§ 18 Abs. 3 Satz 2 StVG) ist ein solches gegeben, wenn sowohl der Halter als auch der Fahrer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. In Deutschland wird hierfür schlagwortartig der Begriff des „Idealfahrers“ verwandt.

Dies erfordert ein geistesgegenwärtiges Handeln, das erheblich über die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 BGB; Art. 394 Nr. 1 Satz 2 ZGB) hinausgeht.<sup>78</sup> Von einem "Idealfahrer" wird ein den gewöhnlichen Durchschnitt der Kraftfahrer erheblich übersteigendes Maß an Aufmerksamkeit, Geschicklichkeit und Umsicht sowie ein geistesgegenwärtiges und sachgemäßes Reagieren verlangt; dieses muss an die Grenzen des Menschenmöglichen heranreichen.<sup>79</sup>

Eine Unabwendbarkeit liegt zudem vor, wenn die Rechtsgutsverletzung gerechtfertigt war. Kommt es etwa bei einer Verfolgungsfahrt (dazu oben II. 4. b)) zu einer Kollision zwischen dem Polizei- und dem Fluchtfahrzeug, hat der Flüchtende wegen des rechtmäßigen Verhaltens der Polizeibeamten (zu den Anforderungen hieran unter IV. 2. e) ee)) den Schaden an allen Fahrzeugen alleine zu tragen, sofern die Schäden auf der gesteigerten Gefahrenlage beruhen

und die Risiken der Verfolgung nicht außer Verhältnis zu deren Zweck standen.<sup>80</sup>

### 7. Schwarzfahrt

Ebenso wie das georgische Recht schließt auch das deutsche Recht eine Halterhaftung bei einer sog. unverschuldeten Schwarzfahrt im Regelfall aus (§ 7 Abs. 3 StVG). Allerdings haftet stattdessen (oder bei einer fortbestehenden Haftung des Halters zusätzlich) der unberechtigte Fahrer wie ein Halter.

Für die Praxis am bedeutendsten ist hierbei die Frage, welche Sorgfaltspflichten den Halter treffen, um eine Schwarzfahrt zu verhindern. Ausgangspunkt ist insoweit im deutschen Recht, dass Kraftfahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) gegen eine unbefugte Benutzung zu sichern sind. Da sich auf Schwarzfahrten eine unverhältnismäßig große Zahl von Verkehrsunfällen ereignet, muss der Halter eines Kraftfahrzeugs alle ihm zumutbaren Maßnahmen ergreifen, um Schwarzfahrten zu verhindern.<sup>81</sup> Die Rechtsprechung stellt daher an seine Sorgfalt im Interesse der Verkehrssicherheit strenge Anforderungen.<sup>82</sup>

So müssen bei einem abgestellten Fahrzeug das Lenkradschloss verriegelt und das Fahrzeug (soweit bautechnisch möglich) verschlossen werden. Grundsätzlich darf selbst bei einem kurzfristigen Verlassen kein Fahrzeugschlüssel (auch kein Zweitschlüssel) im Fahrzeug verbleiben.<sup>83</sup> Etwas reduzierte Anforderungen können in Betracht kommen, wenn das Fahrzeug an einer Dritten nicht ohne Weiteres zugänglichen Stelle abgestellt wird, etwa in einer verschlossenen

<sup>77</sup> für vergleichbare Situation bei Suizid: OLG Hamm, Urteil vom 6. Oktober 2003 - 6 U 102/03 - NJW-RR 2005, 393, juris Rn. 6 ff.

<sup>78</sup> OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 28; OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020 - 14 U 150/19 - juris Rn. 48; vgl. auch BGH, Urteil vom 23. September 1986 - VI ZR 136/85 - NJW-RR 1987, 150, juris Rn. 8.

<sup>79</sup> BGH, Urteil vom 23. September 1986 - VI ZR 136/85 - NJW-RR 1987, 150, juris Rn. 8.

<sup>80</sup> BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 19 f.

<sup>81</sup> BGH, Urteil vom 15. Dezember 1970 - VI ZR 97/69 - NJW 1971, 459, juris Rn. 29.

<sup>82</sup> OLG Frankfurt, Urteil vom 13. Dezember 2001 - 3 U 141/99 - juris Rn. 1; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. März 2004 - 1 U 44/03 - juris Rn. 55; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 306.

<sup>83</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. März 2004 - 1 U 44/03 - juris; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 8. Juli 2003 - 5 U 177/03 - Orientierungssatz 3, juris.

Garage.<sup>84</sup>

Fahrzeugschlüssel sind grundsätzlich gegen einen Zugriff Unbefugter zu schützen, dürfen also beispielsweise nicht an der Garderobe eines Dritten zugänglichen Bereich in einem Bekleidungsstück zurückbleiben.<sup>85</sup> Innerhalb eines geschützten familiären Bereiches sind die Sorgfaltsanforderungen reduziert, sofern keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass ein Familienmitglied oder ein vertrauter Gast eine gewisse Neigung zu Schwarzfahrten haben könnten.<sup>86</sup>

Fahrzeugschlüssel dürfen grundsätzlich nur an zuverlässige Personen übergeben werden.<sup>87</sup> Hiervon darf im Regelfall ausgegangen werden, wenn der Halter die Fahrzeugschlüssel und das Fahrzeug einem Tankstellenbetrieb oder einem Werkstattbetrieb zur Vornahme von Wartungsarbeiten überlässt.<sup>88</sup>

## II. Halterhaftung in Georgien

In Georgien ist die zivilrechtliche Haftung der Halter von Kraftfahrzeugen in Art. 999 ZGB geregelt, der die in § 7 und 8 Nr. 2., 3 StVG festgelegten Grundsätze wiedergibt:

*Artikel 999. Ersatz eines durch einen Transportmittelbetrieb eingetretenen Schadens*

*(1) Der Besitzer eines Transportmittels, das der Beförderung von Personen oder Gütern dient, hat, wenn der Betrieb seines Transportmittels die Tötung, die Körper- oder Gesundheitsbeschädigung eines Menschen oder die Beschädigung einer Sache zur Folge hat, dem Verletzten den daraus entstandenen Scha-*

*den zu ersetzen.*

*(2) Die Schadensersatzpflicht gemäß Absatz 1 dieses Artikels tritt nicht ein, wenn:*

*a) Ein Frachtgut beschädigt wird, es sei denn, dass ein Fahrgast es mit sich führt;*

*b) eine vom Besitzer eines Transportmittels zur Aufbewahrung angenommene Sache beschädigt wird.*

*(3) Die Ersatzpflicht gemäß Absatz 1 dieses Artikels tritt nicht ein, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden ist, es sei denn, dass er bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges entstanden ist.*

*(4) Benutzt eine Person ein Transportmittel ohne Zustimmung des Besitzers, so ist er anstelle des Besitzers zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben ist der Besitzer zum Ersatz des zugefügten Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Transportmittels durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 dieses Absatzes findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Besitzer für den Betrieb des Transportmittels angestellt worden ist oder wenn ihm das Transportmittel vom Besitzer überlassen worden ist.*

### 1. Halterbegriff

In der georgischen Rechtsprechung wird der Grund für die verschuldensunabhängige Haftung der Halter von Kraftfahrzeugen zutreffend erkannt.<sup>89</sup> Die Rechtsprechung hat aber Probleme mit dem richtigen Verständnis des Halterbegriffes. Das beruht darauf, dass der georgische Gesetzgeber (mangels anderer Begriffe) den "Halter" im Gesetz als „Besitzer“ bezeichnet. Die Rechtsprechung hat deshalb den sachrechtlichen Begriff des Besitzers von jenem des Besitzers i.S.v Art. 999 ZGB abzugrenzen. Dies gelingt ihr aber nicht immer überzeugend. So findet man in einem der früheren Urteile<sup>90</sup> hierzu folgende Ausführungen:

<sup>84</sup> Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 309; allerdings nicht bei abgeschlossener Lagerhalle eines Bauhofs (LG Leipzig, Urteil vom 20. Juni 2000 - 01 S 2281/00 - VersR 2002, 1528, juris) oder bei abgeschlossener Werkstatt (OLG Düsseldorf, Urteil vom 29. August 1974 - 13 U 172/73 - NJW 1975, 1034, Orientierungssatz bei juris.

<sup>85</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. Oktober 1988 - 1 U 7/88 - VersR 1989, 638, juris.

<sup>86</sup> Nachweise bei: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 308 ff.

<sup>87</sup> LG Duisburg, Urteil vom 14. Juli 2017 - 7 S 158/16 - juris Rn. 9.

<sup>88</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Oktober 1975 - 12 U 92/74 - VersR 1976, 1133, Orientierungssatz 1 in juris.

<sup>89</sup> OGH, № 949-2020, 20.01.2022; № 56-494-463-2010, 09.11.2010; № 56-504-481-2016, 30.09.2016; № 56-1245-2020, 01.07.2021; № 56-1158-2020, 12.07.2021; № 56-589-2021, 14.09.2021; 56-504-481-2016, 30.09.2016.

<sup>90</sup> OGH, № 33/435-02, 03.04.2002.

„Der Oberste Gerichtshof weist auf Art. 999 I ZGB hin und führt weiter aus, dass der Besitzer des Fahrzeugs sowohl eine natürliche Person als auch eine juristische Person sein kann, die rechtmäßig ein Fahrzeug besitzt. Als Besitzer des Fahrzeugs können der Eigentümer selbst, sein Mieter und einige andere Personen angesehen werden. Eine Person, die aufgrund eines Arbeitsverhältnisses mit dem Eigentümer des Fahrzeugs ein Fahrzeug führt, darf nicht als Besitzer betrachtet werden. Nach diesem Gesetz gilt als Besitzer eines Fahrzeugs eine juristische Person oder ein Bürger [so im Original], der ein Fahrzeug auf Grund eines Pachtvertrags, eines Mietvertrages oder einer Vollmacht betreibt. In diesem Fall gilt als Nutzer des Fahrzeugs die Person, die das Fahrzeug direkt nutzt und die das Fahrzeug aufgrund des Pachtvertrags besitzt und betreibt. Daher ist er, und nicht der Eigentümer des Fahrzeugs, der Besitzer des Fahrzeugs und derjenige, der für den Schadensersatz gemäß Art. 999 I ZGB verantwortlich ist. Das Kassationsgericht weist darauf hin, dass das Berufungsgericht Art. 155 II ZGB in Bezug auf den Besitz eines Fahrzeugs falsch ausgelegt hat. Im dritten Absatz dieses Artikels heißt es, dass unmittelbarer Besitzer ist, wer über eine Sache auf Grund eines Rechtsverhältnisses, das auf bestimmte Zeit zum Besitz der Sache berechtigt oder verpflichtet, die Herrschaft hat, und mittelbarer Besitzer ist, wer dieses Recht gewährt oder diese Verpflichtung auferlegt. Im vorliegenden Fall wurde das Fahrzeug an den Nutzer verpachtet, er galt als unmittelbarer Besitzer dieses Fahrzeugs und konnte er und nicht der Eigentümer des Autos der Beklagte in dieser Sache sein.“ [Begriffsverwendung entspricht dem Original]

Hierbei ist es dem Obersten Gericht nicht gelungen, den Begriff des Besitzers i.S.v Art. 999 ZGB richtig zu definieren und ihn vom sachenrechtlichen Begriff des Besitzers i.S.v Art. 155 ZGB abzugrenzen. Vielmehr hat es die Haltereigenschaft im Sinne von unmittelbarem Besitz ausgelegt. Entsprechende Ausführungen finden sich auch in einigen weiteren Urteilen.<sup>91</sup> Allerdings ist dieses (unzutreffende) Verständnis nicht durchgängig beibehalten worden. So heißt es

<sup>91</sup> OGH, № 949-2020, 20.01.2022.

etwa in einem Urteil aus dem Jahre 2010:<sup>92</sup>

„Im Jahr 2009 reichte der Kläger eine Klage gegen den Besitzer des Fahrzeugs (Eigentümer) und die direkt am Verkehrsunfall beteiligte Person (Nutzer/unmittelbarer Besitzer) ein. .... Der Oberste Gerichtshof von Georgien verwies in seinem Urteil Nr. 254-239-2010 vom 20.07.2010 auf Art. 999 IV ZGB und hat erläutert, dass nach dem Zweck der genannten Norm, die Person, die tatsächliche Gewalt über die Sache mit einem Rechtsgrund ausübt, als Besitzer des Fahrzeugs betrachtet werden soll. ... Es versteht sich, dass bei einer Überlassung mit dem Willen des Besitzers der Empfänger des Fahrzeugs zu dessen rechtmäßigen Besitzer wird, das betreffende Gesetz jedoch den Empfänger des Fahrzeugs aufgrund des Willens des Eigentümers als Nutzer bezeichnet, der nach dieser Norm nicht für den von ihm verursachten Schaden haftet, ähnlich dem in Art. 999 IV Satz 1 vorgesehenen Fall.“ [Begriffsverwendung entspricht dem Original]

Hier hat das Gericht also umgekehrt entschieden: Es hat für den Halter den Eigentümer gehalten und den Fahrer als „Nutzer“ bezeichnet. Das wäre auch zutreffend, wenn das Gericht den wirtschaftlichen Hintergrund des Rechtsverhältnisses, im dessen Rahmen diese Übertragung erfolgte, ermittelt und in der Entscheidung mitgeteilt hätte.

Die richtige Vorgehensweise ist folgende: Halter ist derjenige, der das Kraftfahrzeug im eigenen Namen nicht nur ganz vorübergehend für eigene Rechnung in Gebrauch hat und der die Verfügungsgewalt darüber ausübt.<sup>93</sup> Entscheidend sind die wirtschaftlichen Aspekte der Überlassung sowie deren Dauer und nicht die rechtliche Natur des Überlassungsverhältnisses. So macht eine Tagesmiete den Mieter nicht zum Halter.<sup>94</sup> Der Vermieter ist nur dann kein Halter mehr, wenn das Kraftfahrzeug völlig seinem Einfluss entzo-

<sup>92</sup> OGH, № 254-239-2010, 20.07.2010.

<sup>93</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 3; BGH NJW 1954, 1198; 1983, 1492; 1992, 900.

<sup>94</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 3; BGHZ 116, 200.

gen ist.<sup>95</sup> Gleiches gilt für alle anderen Sachüberlassungsverträge. Zudem berücksichtigen die georgischen Gerichten nicht, dass mehrere Personen gleichzeitig Halter sein können, z. B. der Mieter und der Vermieter.<sup>96</sup>

Auch in neueren Entscheidungen ist es der georgischen Rechtsprechung nicht gelungen, den Begriff des Halters zutreffend zu definieren und ihn vom Nutzer abzugrenzen. Es wird nicht erkannt, dass erst ein „völliger Einflussentzug“ jene Person, der die Sache übergeben wurde, zum Halter macht.<sup>97</sup> Art. 999 Abs. 4 S. 3 ZGB wird vielmehr unzutreffend dahin ausgelegt, dass: „Dem Zweck dieser Norm entspricht, für den Besitzer [i. e. Halter] von Transportmitteln denjenigen zu halten, der mit einem Rechtsgrund die Sachherrschaft ausübt.“<sup>98</sup> Diesen Satz findet man auch in zahlreichen anderen Entscheidungen,<sup>99</sup> was den Art. 999 Abs. 4 ZGB zu Grunde liegenden Rechtgedanken nicht zutreffend erfasst. Richtig ist aber erkannt, dass die kurzfristige Überlassung des Kraftfahrzeuges durch die Eltern deren Kind nicht zum Halter macht (Art. 999 Abs. 4 S. 3 ZGB).<sup>100</sup>

## 2. Höhere Gewalt

Den Begriff der höheren Gewalt definiert das Oberste Gericht folgenderweise:

*„Unter der höheren Gewalt versteht man eine Situation, in der es trotz eines sorgfältigen Betriebs des Fahrzeuges nicht gelingt, den Schaden abzuwenden. Hierbei ist zu ermitteln, ob das Hindernis zu dem Kontrollbereich des Halters des Kraftfahrzeuges gehört hat und er dies vernünftigerweise vorhersehen und abwenden konnte oder ihm die Einwirkungsmöglich-*

*keit von vorneherein entzogen war.“<sup>101</sup> [Begriffsverwendung wie im Original]*

Diese Definition entspricht allenfalls jener eines unabwendbares Ereignis im Sinne des deutschen Rechts. Der Begriff der höheren Gewalt kann aber nicht in einer solchen Art und Weise ausgelegt werden, da ansonsten der Zweck der Gefährdungshaftung verwässert würde. Ein „Kontrollbereich“ ist kein sachgerechter Anknüpfungspunkt für die höhere Gewalt; denn auch ein Herzinfarkt ist nicht kontrollierbar, aber trotzdem gehört er zur Betriebsgefahr und stellt keine höhere Gewalt dar. Stattdessen sollte auch in Georgien der Begriff der höheren Gewalt in etwa wie im deutschen Recht oder wie international als "force majeure" ausgelegt werden.

## III. Haftungsabwägung im deutschen Recht

### 1. Gedankliche und praktische Vorgehensweise

Eine Abwägung der Haftungsanteile von mehreren an einem Verkehrsunfall Beteiligten setzt denknotwendig voraus, dass dem Grunde nach jeder Beteiligte schadenersatzpflichtig ist.<sup>102</sup> In § 17 Abs. 1 StVG heißt es hierzu: „... und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet“.

Als gedanklich erster Schritt müssen deshalb für jeden potentiell Beteiligten die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine deliktsrechtliche Haftung, also für eine Gefährdungshaftung des Fahrers aus § 7 Abs. 1 StVG bzw. für eine vermutete Verschuldenshaftung des Fahrers aus § 18 StVG, festgestellt werden. Erst hierdurch wird er tatsächlich ein am Verkehrsunfall „Beteiligter“, und erst hierdurch öffnet sich zwischen den Beteiligten die Tür zur Haftungsabwägung. Das hat zur Folge, dass der mit dem Halter nicht personenidentische Fahrer eines Kraftfahrzeuges von vorneherein kein Beteiligter des Abwägungsprozesses ist,

<sup>95</sup> OVG Münster NJW 2014, 2811.

<sup>96</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 4.

<sup>97</sup> vgl. OGH, № 56-566-2022, 29.09.2022.

<sup>98</sup> vgl. OGH, № 1311-2021, 21.04.2022.

<sup>99</sup> vgl. etwa OGH, № 56-77-2022, 20/05/2022; № 56-135-2022, 03.06.2022; № 56-1311-2021, 21.04.2022; № 56-30-2019, 09/06/2020.

<sup>100</sup> OGH, 56-504-481-2016, 30.09.2016, wobei hier noch streitig sein könnte ob hier eine Überlassung mit dem Zweck des Fahrzeugbetriebs lag und nicht schon Art. 999 Abs. 4 S. 2 ZGB eingreift.

<sup>101</sup> OGH, 494-463-2010; 9.10.2010; 56-1361-2018, 28.06.2021.

<sup>102</sup> BGH, Urteil vom 17. November 2009 - VI ZR 64/08 - NJW 2010, 930, juris Rn. 13, für § 254 BGB; im Zusammenhang mit der Halterhaftung bei Leasingfahrzeugen: BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris. Rn. 7 ff.; BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 6 ff.

soweit er nicht selbst aus Verschulden gemäß § 823 BGB oder für vermutetes Verschulden gemäß § 18 StVG haftet. Ihm werden dann auch nicht die Verursachungsbeiträge des Halters zugerechnet<sup>103</sup>, weil das Bestehen einer Haftungseinheit zwischen Fahrer und Halter (dazu unten IV. 2. f)) voraussetzt, dass beide dem Grunde nach für das Schadenereignis eintrittspflichtig sind.

In der gerichtlichen Praxis wird allerdings dieser logisch vorrangige Schritt meist übersprungen, wenn ein etwaiger Verursachungsbeitrag eines Beteiligten im Rahmen einer Haftungsabwägung gegenüber dem Verursachungsbeitrag des anderen Beteiligten zurückzutreten hätte. In einer solchen Situation ist die Frage, ob der potentiell Beteiligte dem Grunde nach überhaupt haftet, letztlich nicht entscheidungserheblich, weil ein ihm zuzurechnender Verursachungsbeitrag im Endergebnis zu keiner anteiligen Haftung führen würde. Es ist deshalb im Regelfall überzeugender und einfacher, das logisch vorrangige Vorhandensein eines Haftungsgrundes für einen solchen potentiellen Beteiligten nicht zu beantworten und dessen Eintrittspflicht ausschließlich wegen eines Zurücktretens seines (dann dem Grunde nach unterstellten) Verursachungsbeitrages abzulehnen.

Kommt es beispielsweise an einer Kreuzung zu einem Zusammenstoß zwischen einem auf der vorfahrtsberechtigten Straße mit zulässiger Geschwindigkeit fahrenden Pkw und einem von der wartepflichtigen Straße einfahrenden Pkw, ist es in aller Regel nicht sinnvoll, sich damit zu befassen, ob für den Halter des vorfahrtsberechtigten PKWs eine höhere Gewalt im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG oder ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG vorlag. Dies gilt umso mehr, als die tatbestandlichen Voraussetzungen für das Vorliegen einer höheren Gewalt ohnehin so hoch sind, dass sie in der Verkehrsunfallpraxis nur ganz ausnahmsweise in Betracht kommt (dazu oben II. 6. a)). Hinzu kommt, dass bei einer rein logischen Vorgehensweise im Verhältnis zwischen den für den Betrieb eines Kraftfahrzeuges deliktsrechtlich Verantwortlichen zusätzlich geprüft

werden müsste, ob der Haftungsausschluss des unabwendbaren Ereignisses nach § 17 Abs. 3 StVG eingreift.

Häufig wird in einer solchen Situation aber auf der Hand liegen, dass ein etwaiger Verursachungsbeitrag des Halters des vorfahrtsberechtigten Fahrzeugs hinter jenem des Halters des wartepflichtigen Fahrzeuges zurückzutreten hat (dazu unten 2. b) bb)). Es ist deshalb bei einer derartigen Sachlage meist einfacher und überzeugender, wenn eine dem Grunde nach bestehende Haftung des Halters des vorfahrtsberechtigten Fahrzeuges unterstellt und erst im Rahmen der dadurch eröffneten Haftungsabwägung die alleinige Verursachung durch den Halter bzw. Fahrer des wartepflichtigen Fahrzeuges begründet wird. Erst recht gilt dies im Regelfall bei einem Rotlichtverstoß. Aber selbst, wenn es im Ergebnis zu einer Haftungsabwägung kommt, wird häufig für die gerichtliche und anwaltliche Praxis nicht sinnvoll sein, gesondert zu begründen, weshalb eine höhere Gewalt bzw. ein unabwendbares Ereignis nicht vorliegen. Dies folgt nämlich inzident bereits daraus, dass ein bei der Haftungsabwägung ins Gewicht fallender Verursachungsbeitrag bejaht wird (was denkbare eine höhere Gewalt oder ein unabwendbares Ereignis ausschließt). Es wirkt dann meist eher etwas unbeholfen und umständlich, wenn (erst recht vertiefte) Ausführungen zur höheren Gewalt oder zum unabwendbaren Ereignis unterbreitet werden.

## **2. Verkehrsunfall unter Beteiligung mehrerer Kraftfahrzeuge**

### **a) Allgemeine Kriterien/Grundregeln**

Gemäß § 17 StVG hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verursacht worden ist.

Hinter dieser gesetzlichen Regelung steht als Grundgedanke, dass sich die mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges geschaffene Gefahr nicht nur auf den Haftungsgrund, sondern auch auf die Haftungsabwägung auszuwirken hat. Ist also der Haftungsgrund als Gefährdungshaftung ausgestaltet, wie bei § 7 Abs. 1

<sup>103</sup> vgl. BGH, Urteil vom 17. November 2009 - VI ZR 64/08 - NJW 2010, 930, juris Rn. 13.

StVG, bestimmen zwar der Grad einer etwaigen Pflichtverletzung einerseits sowie der Grad der Vorwerfbarkeit andererseits das Maß des Verschuldens.<sup>104</sup> Maßgebend für die Bemessung der Abwägungsquote bleibt aber stets eine wertende Betrachtung aller Umstände für die Schadensverursachung.

Zu diesen zählen neben etwa vorhandenen Verschuldensbeiträgen insbesondere, von welcher Art und von welcher die Intensität die konkret geschaffenen Gefahren waren und welches Ereignis oder welches Verhalten die schadensursächliche Kausalkette in Gang gesetzt hat, also quasi der Auslöser des Unfallgeschehens war. Darüber kann die konkrete Betriebsgefahr der beteiligten Kraftfahrzeuge von Bedeutung sein. Diese wird von objektiven Umständen wie der Größe, dem Gewicht und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Relation zu den Straßen- und Witterungsverhältnissen bestimmt. Besonders Gewicht kann auch einem (selbst unverschuldeten) Versagen einer Betriebseinrichtung des Fahrzeuges zukommen (etwa einem platzenden Reifen oder einem gerissenen Bremsschlauch). Unabhängig vom Verschulden kann auch ein unfallursächliches gesundheitliches Problem des Fahrers (etwa plötzliche Ohnmacht, Schreckreaktionen auf einen Wespenstich) ein wesentliches Abwägungskriterium bilden.<sup>105</sup>

### aa) Gewichtung des Verschuldens

Ist ein Verschulden bei einem oder bei mehreren Unfallbeteiligten vorhanden, ist dieses als Abwägungskriterium zu berücksichtigen.<sup>106</sup> Es bildet aber

"nur" einen Faktor der Abwägung<sup>107</sup> und ändert nichts daran, dass für die Abwägung in erster Linie das Maß der Verursachung des Schadens entscheidend ist.<sup>108</sup>

Häufig wird allerdings das Verschulden des Fahrers einen wesentlichen, nicht selten auch den entscheidenden Bemessungsfaktor bilden.<sup>109</sup> Dies gilt insbesondere, wenn das Fehlverhalten grob verkehrswidrig war und die schadensursächliche Kausalkette in Gang gesetzt hat (dazu sogleich unter bb)). Es ist aber nicht so, dass von vornherein jenen Halter oder Fahrer den größeren Verursachungsbeitrag treffen muss, bei dem ein schuldhaftes Fehlverhalten vorliegt. Dies mag folgendes Beispiel veranschaulichen:

Befährt der Fahrer eines Pkws innerorts mit zulässiger Geschwindigkeit eine Straße und rennt für ihn nicht vorhersehbar ein Kleinkind plötzlich auf seine Fahrbahn, kann sich der Fahrer (abhängig von den Umständen des Einzelfalles) schuldlos verhalten, wenn er glaubt, einen für das Kind lebensbedrohlichen Zusammenstoß nur verhindern zu können, indem er sein Fahrzeug abrupt auf die Gegenfahrbahn lenkt; und zwar im Regelfall selbst, wenn ihm dort in gewisser Entfernung ein Lkw entgegenkommt. Überschreitet der Fahrer dieses Lkws die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h und hätte er bei deren Einhaltung rechtzeitig abbremsen können, ist der Fahrer des Lkws der einzige Unfallbeteiligte, dem ein schadensursächliches Fehlverhalten vorzuwerfen ist. Dennoch erfährt eine solche Kollision ihr entscheidendes Gepräge nicht durch das eher moderate Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, sondern dadurch, dass der Fahrer des Pkws, wenn auch schuldlos, auf die Gegenfahrbahn geraten ist. Wie immer man in einer derartigen Situation die Verursachungsbeiträge im Einzelnen gewichten mag, wird je-

<sup>104</sup> Scholten in: Freymann / Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 33.

<sup>105</sup> vgl. zum Ganzen: OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn. 6; OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 - NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 6; Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 27 ff.

<sup>106</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 15. Mai 2018 - VI ZR 231/17 - NJW 2018, 3095, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 10.

<sup>107</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953.

<sup>108</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8.

<sup>109</sup> Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 32.

denfalls der schuldhafte Verursachungsbeitrag des Lkw-Fahrers geringer sein als der schuldlose Verursachungsbeitrag des Pkw-Fahrers. Dieser hat nicht durch sein Lenkmanöver das konkrete Unfallgeschehen ausgelöst (der objektiv vorhandene Verursachungsbeitrag des deliktsunfähigen Kindes darf in keiner Weise in die Haftungsabwägung eingehen), sondern auch eine verkehrsspezifische Gefahrenlage geschaffen, indem er trotz nahenden Gegenverkehrs (aus welchen Gründen auch immer) auf die Gegenfahrbahn geraten ist.

### bb) Zurücktreten eines Verursachungsbeitrages

Der Verursachungsbeitrag eines sich pflichtgemäß verhaltenden Halters kann im Rahmen der Haftungsabwägung vollständig zurücktreten, wenn die im Vordergrund stehende Schadensursache in einem grob verkehrswidrigen Verhalten des anderen Unfallbeteiligten liegt.<sup>110</sup>

Typische Beispiele hierfür sind innerörtliche Auffahrunfälle, jedenfalls bei einstreifigen Straßen und bei einer (gegen einen vorherigen Fahrspurwechsel sprechenden) achsparallelen Kollision auf mehrstreifigen Straßen,<sup>111</sup> Auffahrunfälle auf der Autobahn, sofern ein vorheriger Spurwechsel nicht nachgewiesen ist,<sup>112</sup> Rotlichtverstöße<sup>113</sup> oder sonstige erhebliche Verstöße gegen die Wartepflicht an Kreuzungen oder Einmündungen,<sup>114</sup> Kollisionen des Linksabbiegers mit

dem Gegenverkehr,<sup>115</sup> Zusammenstöße mit dem (zulässig) überholenden Verkehr bei einem nach links erfolgenden Einfahren auf ein Grundstück oder einen Feldweg,<sup>116</sup> Kollisionen im Begegnungsverkehr, sofern feststeht, dass ein Unfallbeteiligter die Mittellinie der Fahrbahn überfahren<sup>117</sup> oder pflichtwidrig überholt hat,<sup>118</sup> Zusammenstöße zwischen einem ausparkenden Kraftfahrzeug und dem fließenden Verkehr,<sup>119</sup> Kollisionen eines wendenden Fahrzeugs mit dem fließenden Verkehr<sup>120</sup> oder Zusammenstöße in Folge der fehlenden Erkennbarkeit eines pflichtwidrig unbeleuchteten Kraftfahrzeuges.<sup>121</sup>

Bei einem grob verkehrswidrigen Verhalten eines Unfallbeteiligten kann eine Haftungsverteilung 100:0 im Einzelfall selbst dann in Betracht kommen, wenn auch den anderen Unfallbeteiligten ein geringes Verschulden trifft;<sup>122</sup> so etwa bei einem Rotlichtverstoß oder bei einer groben Verletzung der Wartepflicht einerseits und einer geringen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Vorfahrtsberechtigten andererseits.<sup>123</sup>

In der gerichtlichen Praxis dient als Daumenregel, dass Verursachungsbeiträge, die bei mit weniger als 20 % in die Abwägung eingehen würden, bei der Gesamtabwägung nicht mehr berücksichtigt werden.

<sup>110</sup> BGH, Urteil vom 24. September 2013 - VI ZR 255/12 - NJW 2014, 217, juris Rn. 7, zu § 9 StVG; BGH, Urteil vom 13. Februar 1990 - VI ZR 128/89 - NJW 1990, 1483, juris Rn. 20; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 59; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 35.

<sup>111</sup> Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 25; OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 85; zu Auffahrunfall nach Vollbremsung bei auf Gelb umspringender Ampel: OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Juni 2020 - 1 U 47/18 - juris Rn. 42 ff.

<sup>112</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 14.

<sup>113</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2023 - 3 U 11/23 - NJW-RR 2023, 1069, juris Rn. 15.

<sup>114</sup> Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 16. Dezember 2021 - 12 U 42/21 - NJW-RR 2022, 600, juris Rn. 11.

<sup>115</sup> BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 15. f.

<sup>116</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 27. Juni 2022 - I-7 U 19/22 - juris Rn. 21; OLG Oldenburg, Urteil vom 30. Juli 2020 - 14 U 13/18 - DAR 2021, 93, juris Rn. 47; KG Berlin, Urteil vom 15. August 2005 - 12 U 41/05 - juris Rn. 9.

<sup>117</sup> Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 24. April 2018 - 5 U 103/17 - DAR 2018, 628, juris Rn. 13 ff.

<sup>118</sup> OLG München, Beschluss vom 26. Mai 2023 - 24 U 587/23 - NJW 2023, 3173, juris Rn. 23.

<sup>119</sup> OLG Hamm, Urteil vom 21. Dezember 2021 - I-7 U 21/20 - DAR 2022, 146, juris Rn. 20, dort für ausparkende Arbeitsmaschine.

<sup>120</sup> OLG Celle, Urteil vom 27. Mai 2009 - 14 U 2/09 - juris Rn. 29; OLG Köln, Urteil vom 22. August 2008 - I-1 U 59/07 - juris Rn. 15.

<sup>121</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 18.

<sup>122</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2023 - 3 U 11/23 - NJW-RR 2023, 1069, juris Rn. 15.

<sup>123</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. Februar 2014 - I-1 U 56/13 - juris Rn. 35; verbreitete Rechtsprechung der Instanzgerichte.

Faktisch bedeutet das, dass die Gerichte einen "fiktiven" Anteil von 10 % bei der Gesamtabwägung wegen der weit überwiegenden Verursachung durch den anderen Unfallbeteiligten zurücktreten lassen.

### cc) Betriebsgefahr

Die dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges immanenten Gefahren werden in Deutschland meist als (einfache) Betriebsgefahr bezeichnet. Wird im Zusammenhang mit der Haftungsabwägung die Betriebsgefahr erwähnt, wird damit schlagwortartig umschrieben, dass einerseits weder ein Verschulden noch eine gesteigerte Gefahrenlage bestanden, aber andererseits auch nicht das Vorliegen einer höheren Gewalt oder eines unabwendbaren Ereignisses bewiesen wurde.

Wird die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges allgemein verbundene Gefahrenlage durch Umstände des Einzelfalles verstärkt, ist in Deutschland oft von einer erhöhten Betriebsgefahr die Rede. Dieser Begriff ist aber eher schillernd und juristisch nicht klar definiert. Er wird sowohl verwendet, wenn die Gefahrenlage durch das Verschulden eines Beteiligten erhöht wird, als auch wenn das konkrete Fahrmanöver eher gefährlich ist oder wenn die Art des Fahrzeuges bei bestimmten Verkehrssituationen gefahrerhöhend wirkt.

So ist beispielsweise auf einer bevorrechtigten Straße das Linksabbiegen in eine Nebenstraße oder Einfahrt gefährlicher als eine Fahrt geradeaus. Deshalb ist die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs, das nach links abbiegt, gegenüber derjenigen eines unter normalen Umständen geradeaus fahrenden Fahrzeuges erhöht.<sup>124</sup> Bestehen für den Linksabbieger zusätzlich erschwerte Sichtverhältnisse auf den Gegenverkehr, führt dies bei einer Kollision mit dem entgegenkommenden Fahrzeug zu einer weiteren Erhöhung der Betriebsgefahr.<sup>125</sup> Ist hingegen der Abbiegevorgang nach links durch eine mit einem "Grünpfel" versehene Lichtsignalanlage geregelt, sind die Be-

triebsgefahr des nach links abbiegenden und des geradeaus fahrenden Kraftfahrzeuges gleichwertig.<sup>126</sup> Die praktische Konsequenz dessen ist, dass dann bei einem nicht aufklärbaren Unfallgeschehen (wer hatte "grün"?), beide Unfallbeteiligte den Schadensfall je hälftig verursacht haben.

Aber auch bauartbedingte Besonderheiten, wie etwa die Breite, die Länge, die Unabsichtlichkeit, die Masse oder die eher schwere Beherrschbarkeit in Gefahrensituationen sowie spezifische Fahreigenschaften oder eine (wenn auch nicht pflichtwidrig) hohe Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges<sup>127</sup> können zu einer erhöhten Gefahrenlage führen.<sup>128</sup> In die Abwägung nach § 17 StVG kann deshalb ggf. auch eingestellt werden, dass motorisierte Zweiräder aufgrund ihrer Beschleunigungsfähigkeit und ihrer Instabilität eine erhöhte Betriebsgefahr aufweisen.<sup>129</sup> Wie unter IV. 2. d) noch näher dargelegt wird, können derartige Umstände im Rahmen der Haftungsabwägung aber nur dann zu einer stärkeren Gewichtung führen, wenn sie sich auf das konkrete Schadensereignis auswirken.

### b) Prüfungsreihenfolge

Die demnach bei der Haftungsabwägung gebotene gedankliche Prüfungsreihenfolge lässt sich wie folgt

<sup>124</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 35; OLG Hamm, Beschluss vom 25. Juli 2022 - I-7 U 4/22 - juris Rn. 40.

<sup>125</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 35.

<sup>126</sup> BGH, Urteil vom 6. Mai 1997 - VI ZR 150/96 - NJW-RR 1997, 1111, juris Rn. 9; LG Essen, Urteil vom 21. Juni 2021 - 5 O 6/21 - juris Rn. 26; LG Görlitz, Urteil vom 15. März 2019 - 5 O 384/18 - juris Rn. 22.

<sup>127</sup> zur Überschreitung der sog. Richtgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. November 2022 - 7 U 41/22 - NJW-RR 2023, 247, juris Rn. 24; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21. November 2017 - I-1 U 44/17 - NJW-RR 2018, 788, juris Rn. 22.

<sup>128</sup> zum Ganzen: Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 48.

<sup>129</sup> BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010, 83, juris Rn. 28; OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 - I-7 U 106/20 - juris Rn. 21; OLG Stuttgart, Urteil vom 5. Dezember 2018 - 9 U 76/18 - juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 30. Mai 2016 - 6 U 13/16 - NJW-RR 2017, 149, juris Rn. 38.

zusammenfassen:<sup>130</sup>

*"Nach § 17 Abs. 1 StVG hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Dabei ist zunächst das Gewicht des Verursachungsbeitrags des einen und des anderen Fahrzeugs zu bestimmen (vgl. BGH, NZV 2007, 190, Rn. 15). Sodann sind die beiden Verursachungsanteile gegeneinander abzuwägen. Die Abwägung ist aufgrund aller festgestellten, das heißt unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, die sich auf den Unfall ausgewirkt haben; in erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (BGH, NJW 2017, 1177 Rn. 8)."*

### c) Nur feststehende Tatsachen: aa) Grundsatz:

Nach ständiger Rechtsprechung dürfen bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge nur Umstände berücksichtigt werden, die in tatsächlicher Hinsicht festgestellt sind, also unstreitige und bewiesene Tatsachen.<sup>131</sup> Dabei hat jeder Beteiligte jene Umstände darzulegen und zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen oder aus denen er eine andere für sich bei der Abwägung günstige Rechtsfolge herleitet.<sup>132</sup> Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund der geschaffener Gefährdungslage dürfen deshalb nicht in die Haftungsabwägung einfließen.<sup>133</sup> Gleich-

ermaßen haben gesetzliche Verschuldensvermutungen, die lediglich zu einer Exkulpationspflicht führen, bei der Haftungsabwägung außer Betracht zu bleiben.<sup>134</sup> Derartige Beweislastregelungen stellen nämlich nur eine Vermutung für ein Verschulden auf, das von der leichtesten Fahrlässigkeit bis zur größten Sorgfaltspflichtverletzung reichen kann. Nur wenn das Maß der Verantwortlichkeit beider Teile feststeht, ist aber eine sachgemäße Abwägung möglich; ansonsten würde in unzulässiger Weise Gewisses mit Unbekanntem verglichen.<sup>135</sup> Die gerichtliche Entscheidungen würde dann auf Mutmaßungen gründen und nicht auf festgestellten Tatsachen.

## bb) Anscheinsbeweis

### (1) Grundsätze

Entsprechend den allgemeinen beweisrechtlichen Grundsätzen kann der Haftungsabwägung das Verschulden eines Unfallbeteiligten zu Grunde gelegt werden, wenn hierfür ein nicht entkräfteter Anscheinsbeweis streitet.<sup>136</sup> Anders als typisierende gesetzliche Verschuldensvermutungen knüpfen nämlich die Grundsätze des Anscheinsbeweises an die konkrete Verkehrssituation, und damit auch an das konkrete Verhalten des Unfallbeteiligten an.

Der Bundesgerichtshof führt hierzu aus:<sup>137</sup>

*"Randnummer 17*

*Ein Anscheinsbeweis kommt in Betracht, wenn ein typischer Geschehensablauf feststeht, der nach der*

<sup>130</sup> Auszug aus OLG Nürnberg, Endurteil vom 29. März 2022 - 3 U 4188/21 - NJW 2022, 2483, juris Rn. 17.

<sup>131</sup> BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 7.

<sup>132</sup> BGH, Urteil vom 13. Februar 1996 - VI ZR 126/95 - NJW 1996, 1405, juris Rn. 11; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 26. Juli 2022 - 1 U 172/21 - juris Rn. 6; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 26.

<sup>133</sup> Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 26;

OLG Düsseldorf, Urteil vom 24. September 2019 - I-1 U 82/18 - MDR 2020, 219, juris Rn. 40.

<sup>134</sup> BGH, Urteil vom 20. März 2012 - VI ZR 3/11 - NJW 2012, 2425, juris Rn. 12, für Mitverschulden nach § 254 BGB; Scholten in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 37.

<sup>135</sup> BGH, Urteil vom 20. März 2012 - VI ZR 3/11 - NJW 2012, 2425, juris Rn. 12.

<sup>136</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 40 ff.

<sup>137</sup> Auszug aus BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587 - juris, Zitate leicht verändert.

Lebenserfahrung den Schluss auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten rechtfertigt (vgl. BGH, Urteil vom 1. August 2023 - VI ZR 82/22 - NJW 2023, 3159, juris Rn. 26; BGH, Beschluss vom 28. Februar 2023 - VI ZR 98/22 - NJW-RR 2023, 700 Rn. 12; ...).

#### Randnummer 18

*Die Anwendung des Anscheinsbeweises setzt auch bei Verkehrsunfällen einen Geschehensablauf voraus, bei dem sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat; es muss sich um einen Sachverhalt handeln, für den nach der Lebenserfahrung eine schuldhafte Verursachung typisch ist. Es reicht allerdings allein das "Kerngeschehen" als solches dann als Grundlage eines Anscheinsbeweises nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen. Denn es muss das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, zu dessen Lasten im Rahmen des Unfallereignisses der Anscheinsbeweis Anwendung finden soll, schuldhaft gehandelt hat. Ob der Sachverhalt in diesem Sinne im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben. Zudem ist bei der Anwendung des Anscheinsbeweises grundsätzlich Zurückhaltung geboten, weil er es erlaubt, bei typischen Geschehensabläufen aufgrund allgemeiner Erfahrungssätze auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten zu schließen, ohne dass im konkreten Fall die Ursache bzw. das Verschulden festgestellt ist (vgl. BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15, NJW 2016, 1098 Rn. 14, ...)".*

Ob der Sachverhalt in diesem Sinne typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und aus den getroffenen Feststellungen er-

geben.<sup>138</sup>

Jedoch hindert eine Anwendung des Anscheinsbeweises nicht, wenn ein Beteiligter behauptet, dass über das - für sich gesehen typische - Kerngeschehen hinaus Umstände vorliegen, die einer Typizität des Geschehens entgegenstehen.<sup>139</sup> Vielmehr muss er dann beweisen, dass es tatsächlich Umstände gibt, welche dem feststehenden Sachverhalt die Typizität wieder nehmen. Er hat mithin, wie die Rechtsprechung formuliert, den Anscheinsbeweis zu erschüttern oder zu entkräften.<sup>140</sup> Das wäre etwa der Fall, wenn im genannten Beispiel strittig wäre, ob das entgegenkommende Fahrzeug unbeleuchtet war. Dann spräche auf der Grundlage des festgestellten Sachverhalts ein Anscheinsbeweis zu Lasten des Abbiegenden (unten (3)). Dieser könnte diesen Anscheinsbeweis erschüttern (teilweise wird auch von Entkräftung gesprochen), indem er beweist, dass das entgegenkommende Fahrzeug unbeleuchtet war.

#### (2) Beispiel Auffahrunfall:

In der Praxis stellen sich nicht immer einfache Abgrenzungsfragen zwischen dem Nachweis der Voraussetzungen eines Anscheinsbeweises und dessen Entkräftung. Dies hat Auswirkungen auf die Darlegungs- und Beweislast. Beispielhaft soll diese Thematik an Hand von Auffahrunfällen erörtert werden. Diese Beispiele zeigen auch, wie differenziert die deutsche Rechtsprechung vorgeht:

Nach der allgemeinen Lebenserfahrung verhält sich in der Regel schuldhaft, wer im Straßenverkehr auf den Vorfahrenden auffährt. Es liegt nahe, dass er dann entweder unaufmerksam war, ohne hinreichenden Sicherheitsabstand gefahren ist oder keine zulässige Geschwindigkeit eingehalten hatte. Damit

<sup>138</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - NJW 2012, 608, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 14.

<sup>139</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11.

<sup>140</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5.

spricht grundsätzlich der Beweis des ersten Anscheins für sein Verschulden.<sup>141</sup> Dieser wird nach allgemeinen Grundsätzen nur dadurch erschüttert, dass ein atypischer Verlauf, der die Verschuldensfrage in einem anderen Lichte erscheinen lässt, von dem Auffahrenden dargelegt und bewiesen wird.<sup>142</sup> Dies kommt etwa in Betracht, wenn bewiesen wird, dass auf einer mehrspurigen Straße ein Fahrzeug vorausgefahren ist, welches nach seiner Beschaffenheit geeignet war, dem Nachfahrenden die Sicht auf ein auf der Fahrbahn befindliches Hindernis zu versperren und dass dieses Fahrzeug zudem erst unmittelbar vor dem Hindernis die Fahrbahn gewechselt hat.<sup>143</sup> Der Anscheinsbeweis kann auch erschüttert werden, indem der Auffahrende beweist, dass der Vorausfahrende unvorhersehbar und ohne Ausschöpfung des Anhalteweges "ruckartig" - etwa infolge einer Kollision - zum Stehen gekommen ist. Auf eine Voll- oder Notbremsung des Vorausfahrenden muss sich der Nachfahrende aber stets einstellen, so dass nur eine Verkürzung des Brems- oder Anhalteweges, nicht aber die Vollbremsung, den Anscheinsbeweis entkräften kann.<sup>144</sup>

Bei Kettenauffahrunfällen sind die Grundsätze des Anscheinsbeweises hinsichtlich des Frontschadens eines im Front- und Heckbereich beschädigten (beidseits gequetschten) Fahrzeuges unabwendbar, falls nicht feststellbar ist, dass der Frontschaden zeitlich erst nach dem Aufprall des nachfolgenden Fahrzeuges eingetreten ist. Die Beschädigung im Frontbereich ist nämlich sowohl damit erklärbar, dass das beidseits gequetschten Fahrzeug rechtzeitig zum Stillstand kam und erst durch den Aufprall des nachfolgenden

Fahrzeugs auf das vorausfahrende aufgeschoben wurde, als auch damit, dass es zuerst auf das vorausfahrende Fahrzeug aufgefahren ist und es erst danach zum weiteren Aufprall kam (klassische Frage an den Fahrer des ersten Fahrzeuges: Hat es ein- oder zweimal "gerumpelt").<sup>145</sup>

Hinsichtlich des Heckschadens des beidseits gequetschten Kraftfahrzeugs geht die Rechtsprechung überwiegend davon aus, dass von einem Anscheinsbeweis zu Lasten des Auffahrenden nur ausgegangen werden könne, wenn feststeht, dass sein Brems- bzw. Anhalteweg nicht durch eine vorherige Kollision des vorn und hinten gequetschten Fahrzeuges verkürzt worden ist.<sup>146</sup>

Zu einer Vielzahl gerichtlicher Verfahren führt diese Thematik insbesondere bei Auffahrunfällen auf mehrspurigen Straßen. Die Besonderheit liegt insoweit darin, dass sich (anders als bei einspurigen Straßen) durch den Spurwechsel vorausfahrender Fahrzeuge ein vom nachfolgenden Verkehr zunächst eingehaltener Sicherheitsabstand verkürzen kann. Dessen ungeachtet wendet die Rechtsprechung auch bei einem Auffahrunfall auf mehrspurigen Straßen sowohl außerorts,<sup>147</sup> als auch innerorts<sup>148</sup> die Grundsätze des Anscheinsbeweises grundsätzlich an. Allerdings reicht der Auffahrunfall als solcher als Grundlage eines Anscheinsbeweises dann nicht aus, wenn ein vor dem Auffahren vorgenommener Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeuges feststeht, da dann die Lebenserfahrung nicht mehr typischerweise für ein Ver-

<sup>141</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - BGHZ 192, 84, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5; OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - NJW-RR 2022, 1113, juris Rn. 4; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 9 ff.

<sup>142</sup> BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2016 - III ZR 302/15 - juris Rn. 41 f.

<sup>143</sup> BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5.

<sup>144</sup> BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 6; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 15.

<sup>145</sup> zum Ganzen: OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 12; OLG München, Urteil vom 12. Mai 2017 - 10 U 748/16 - juris Rn. 6; OLG Hamm, Urteil vom 06.02.2014 - 6 U 101/13 - NJW 2014, 3790, juris Rn. 9; OLG Düsseldorf, Urteil vom 12.06.2006 - I-1 U 206/05 - juris Rn. 30.

<sup>146</sup> OLG Hamm, Urteil vom 06.02.2014 - 6 U 101/13 - NJW 2014, 3790, juris Rn. 12; OLG Koblenz, Urteil vom 16. November 2020 - 12 U 207/19 - NJW-RR 2021, 280, juris Rn. 18; LG Osnabrück, Urteil vom 29. März 2022 - 1 O 1867/20 - juris Rn. 32.

<sup>147</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 10.

<sup>148</sup> KG Berlin, Urteil vom 22. Dezember 2021 - 25 U 33/21 - MDR 2022, 430, juris Rn. 37.

schulden des Auffahrenden spricht.<sup>149</sup> Bestreitet der Vorausfahrende den vom Auffahrenden behaupteten Spurwechsel und kann der Auffahrende den Spurwechsel des Vorausfahrenden nicht beweisen, verbleibt es allerdings (sofern keine sonstigen festgestellten Umstände dagegen sprechen) dabei, dass der Auffahrunfall typischerweise auf einem Verschulden des Auffahrenden beruht. Der sich auf den Anscheinsbeweis stützenden Vorausfahrenden muss also grundsätzlich nicht beweisen, dass ein Fahrbahnwechsel nicht stattgefunden hat.<sup>150</sup>

Insbesondere bei Auffahrunfällen auf mehrspurigen innerörtlichen Straßen kann allerdings bereits das äußere Erscheinungsbild gegen einen typischen Auffahrunfall sprechen, insbesondere wenn es nur zu einer eher geringen Überdeckung der Anstoßflächen gekommen ist (etwa bei einem Aufprall auf der linken Fahrspur der Schwerpunkt des Aufpralls beim rechten vorderen Kotflügel des Auffahrenden sowie beim linken Heckbereich des vorausfahrenden Fahrzeugs liegt) und/oder vor allem der Aufprall nicht weitgehend parallel der Längsachsen beider Fahrzeuge erfolgte.<sup>151</sup> Ähnliches gilt beim Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen bei einem Spurwechsel im Reißverschlussverfahren beim Übergang von einer mehrspurigen zu einer einspurigen Verkehrsführung.<sup>152</sup>

Bei einem nach einem Spurwechsel erfolgenden Auffahrunfall wird die für ein Verschulden des Auffahrenden sprechende Typizität wiederhergestellt, wenn zwischen dem Erkennbarwerden des Spurwechsels und dem Aufprallzeitpunkt so viel Zeit vergangen ist, dass sich der Fahrer des nachfolgenden Fahrzeuges auf die vorangegangenen Fahrzeugbewegungen, vor allem die Verkürzung des Sicherheitsabstands, ein-

stellen konnte.<sup>153</sup> Spiegelbildlich hierzu spricht ein Anscheinsbeweis ein Verschulden des Fahrbahnwechslers, sofern feststeht, dass sich die Kollision der beiden Fahrzeuge in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel ereignet hat.<sup>154</sup>

### **(3) Weitere Beispiele für Verschulden oder Unfallursächlichkeit (nur stichwortartig): Kollision Linksabbieger mit Geradeausverkehr**

Verletzt der Linksabbieger das Vorfahrtrechts des Geradeausfahrenden, spricht ein Anscheinsbeweis für sein Verschulden; und zwar sowohl hinsichtlich des Gegenverkehrs<sup>155</sup> als auch (wegen der doppelten Rückschulpflicht) eines Überholenden.<sup>156</sup> Allerdings gilt dies nur, wenn das Vorrecht des Geradeausfahrenden für den Wartepflichtigen bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt erkennbar war.<sup>157</sup> Dies kann insbesondere bei Verstößen gegen die Beleuchtungspflicht (dazu unten) zweifelhaft sein.

Allein eine (auch weit) überhöhte Geschwindigkeit des Bevorrechtigten hindert die Anwendung eines Anscheinsbeweises nicht, da sie den Vorrang des ent-

<sup>149</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - BGHZ 192, 84, juris Rn. 11.

<sup>150</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 12.

<sup>151</sup> Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 3; KG Berlin, Urteil vom 22. Dezember 2021 - 25 U 33/21 - juris Rn. 32; KG Berlin, Beschluss vom 20. November 2013 - 22 U 72/13 - NJW-RR 2014, 809, juris Rn. 7.

<sup>152</sup> LG Hamburg, Urteil vom 3. März 2023 - 337 O 50/22 - juris Rn. 32 und Rn. 52.

<sup>153</sup> OLG Frankfurt, Urteil vom 9. Juni 2020 - 22 U 70/18 - juris Rn. 8; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 7. Oktober 2022 - 7 U 51/22 - juris Rn. 10 f.

<sup>154</sup> Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 12 U 77/22 - NJW 2023, 370, juris Rn. 18; KG Berlin, Urteil vom 10. Februar 2021 - 25 U 160/19 - MDR 2021, 677, juris Rn. 7; OLG Köln, Urteil vom 10. November 2016 - I-7 U 91/16 - VersR 2017, 774, juris Rn. 3; OLG München, Urteil vom 1. Juni 2022 - 10 U 7382/21 e - DAR 2022, 699, juris Rn. 18; vgl. zu Verhaltenspflichten bei beidseitiger Fahrbahnverengung: BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 47/21 - NJW 2022, 2279, juris Rn. 11.

<sup>155</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 13. Februar 2007 - VI ZR 58/06 - NJW-RR 2007, 1077, juris Rn. 8; OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2023 - 1 U 208/20 - juris Rn. 50; OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 30.

<sup>156</sup> Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 - I-7 U 106/20 - NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 9; OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 - juris Rn. 11.

<sup>157</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 15; OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 27; dort wird jeweils die Formulierung "in zumutbaren Grenzen" verwandt.

gegenkommenden Verkehrs nicht aufhebt.<sup>158</sup> Erst wenn feststeht, dass der Vorfahrtsberechtigte wegen dessen überhöhter Geschwindigkeit für den Wartepflichtigen vor Beginn des Abbiegens oder Einfahrens überhaupt nicht erkennbar war (etwa wegen einer nicht einsehbaren Kurve), geht die obergerichtliche Rechtsprechung von einer Erschütterung des Anscheinsbeweises aus.<sup>159</sup>

#### **Kreuzungsunfall:**

Kommt es im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen zu einer Kollision zwischen einem auf der bevorrechtigten Straße fahrenden und einem aus der wartepflichtigen Straße kommenden Fahrzeug, spricht im Regelfall ein Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Wartepflichtigen.<sup>160</sup> Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die obigen Ausführungen zur Kollision eines Linksabbiegers mit dem Geradeausverkehr verwiesen.

#### **Verstöße gegen Beleuchtungspflicht:**

Bei Verstößen gegen die Beleuchtungspflicht kann der erste Anschein für die Unfallursächlichkeit der Pflichtverletzung sprechen.<sup>161</sup> Zweifelhaft ist aber, ob das selbst dann gilt, wenn ein entgegenkommendes Fahrzeug trotz seiner fehlenden Beleuchtung für den nach links abbiegenden Unfallbeteiligten erkennbar war.<sup>162</sup> In einer solchen Konstellation dürfte wohl mehr für eine atypische Verkehrssituation sprechen.

Das würde dann dazu führen, dass die Grundsätze des Anscheinsbeweises weder wegen der Verletzung der Wartepflicht beim linksabbiegenden Fahrzeug noch wegen der Verletzung der Beleuchtungspflicht beim entgegenkommenden Fahrzeug anzuwenden sind.<sup>163</sup>

#### **Zusammenstoß auf Gegenfahrbahn/Abkommen von Fahrbahn:**

Gerät ein Fahrer von seiner Fahrbahn ab und kommt es hierdurch auf der Gegenfahrbahn zu einer Kollision mit dem Gegenverkehr, spricht ein Anscheinsbeweis für sein Verschulden.<sup>164</sup> An einem für den Anscheinsbeweis notwendigen typischen Lebenssachverhalt fehlt es jedoch, wenn ein Kraftfahrer zwar von einer geraden und übersichtlichen Fahrbahn abkommt, dies aber in unmittelbarem Zusammenhang damit steht, dass er bei Gegenverkehr von einem anderen Fahrzeug überholt wird, das den Überholvorgang nur knapp zu Ende führen kann.<sup>165</sup>

#### **Ein- und Anfahren in fließenden Verkehr:**

Kommt es in unmittelbarem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Ein- oder Anfahren zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr, spricht der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Ein- bzw. Ausfahrenden.<sup>166</sup> Wegen einer fehlenden Typizität des Geschehensablaufs gilt das nicht, wenn die Kollision mit einem Fahrzeug erfolgt, das in einer Einbahnstraße verbotener Weise rückwärts

<sup>158</sup> BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953, juris Rn. 8; KG Berlin, Urteil vom 21. Februar 2019 - 22 U 122/17 - juris Rn. 29.

<sup>159</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2023 - 1 U 208/20 - juris Rn. 52; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 17. September 2009 - 12 U 26/09 - MDR 2010, 265, juris Rn. 24; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 30. Januar 2007 - 4 U 409/06 - MDR 2007, 1069, juris Rn. 42.

<sup>160</sup> OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 11; OLG Zweibrücken, Urteil vom 4. November 2020 - 1 U 78/19 - juris Rn. 32; OLG München, Urteil vom 19. Oktober 2018 - 10 U 1153/17 - juris Rn. 8.

<sup>161</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 18; OLG Rostock, Urteil vom 11. März 2011 - 5 U 122/10 - DAR 2011, 263, juris Rn. 22.

<sup>162</sup> so OLG Hamm, Urteil vom 9. November 2022 - I-11 U 38/22 - NJW-RR 2023, 463, juris Rn. 14, für in Dunkelheit Wheelies durchführenden Motorradfahrer.

<sup>163</sup> vgl. auch BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 15.

<sup>164</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 18. Juni 2020 - 4 U 4/19 - juris Rn. 78; OLG Hamm, Urteil vom 8. September 2015 - I-9 U 131/14 - NJW-RR 2016, 405, juris Rn. 43; OLG Frankfurt, Urteil vom 4. März 2014 - 15 U 144/12 - juris Rn. 20; OLG Düsseldorf, Urteil vom 29. September 2009 - I-1 U 157/08 - juris Rn. 41.

<sup>165</sup> BGH, Urteil vom 19. März 1996 - VI ZR 380/94 - NJW 1996, 1828, juris Rn. 11.

<sup>166</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 - juris Rn. 14; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Februar 2023 - 7 U 63/22 - DAR 2023, 572, juris Rn. 13; OLG Hamm, Urteil vom 21. Dezember 2021 - I-7 U 21/20 - DAR 2022, 146, juris Rn. 14; vgl. auch BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587, juris Rn. 20.

fährt.<sup>167</sup>

### **Parkplatzunfall bei gleichzeitigem Ausfahren aus Parkbuchten:**

Steht fest, dass sich die Kollision beim Rückwärtsfahren ereignet hat (der Rückwärtsfahrende zum Kollisionszeitpunkt also noch nicht stand), spricht auch bei Parkplatzunfällen ein allgemeiner Erfahrungssatz dafür, dass der Rückwärtsfahrende seiner Sorgfaltspflicht nicht nachgekommen ist und den Unfall dadurch (mit-) verursacht hat.<sup>168</sup> Dagegen besteht zu Lasten eines Rückwärtsfahrenden kein Anscheinsbeweis, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass sein Fahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits zum Stillstand gekommen war und erst danach der andere aus einer Parkbucht rückwärts ausparkende Unfallbeteiligte in das stehende Fahrzeug hineingefahren ist.<sup>169</sup>

### **Ein- und Aussteigen:**

Kommt es im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Ein- oder Aussteigevorgang zu einer Kollision mit dem fließenden Verkehr, spricht der Beweis des ersten Anscheins für eine Sorgfaltspflichtverletzung des Ein- oder Aussteigenden.<sup>170</sup>

### **Fahruntauglichkeit/Fahren ohne Fahrerlaubnis:**

Fragen des Anscheinsbeweises bei einer Fahruntauglichkeit und bei einer fehlenden Fahrerlaubnis werden unter IV. 2. d) aa) behandelt.

<sup>167</sup> BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587, juris Rn. 20.

<sup>168</sup> BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11.

<sup>169</sup> BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11; OLG Hamm, Beschluss vom 9. Februar 2023 - I-7 U 3/23 - juris Rn. 7.

<sup>170</sup> BGH, Urteil vom 6. Oktober 2009 - VI ZR 316/08 - NJW 2009, 3791, juris Rn. 12; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 24. März 2023 - 3 U 9/23 - juris Rn. 15.

### **cc) Praktische Auswirkungen**

Zwischen der Bewertung der Haftungslage einerseits und der Beurteilung der Haftungsabwägung andererseits hat angesichts dieses Zusammenspiels von § 7 Abs. 1 StVG und § 17 StVG in tatsächlicher Hinsicht ein grundlegender Perspektivwechsel zu erfolgen:

Im Rahmen der Prüfung der tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG sind zu Lasten des Halters alle von ihm nicht widerlegten Umstände haftungsbegründend zu berücksichtigen. Sind aber die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Haftung erfüllt und wird wegen einer Verursachung durch mehrere Beteiligte eine Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 1 StVG erforderlich, müssen in diese zwar alle relevanten Umstände des Einzelfalles eingestellt werden. Dies darf aber nur mit jenen Umständen geschehen, die in der dargelegten Weise feststehen. Vermutungen oder nicht bewiesene Behauptungen müssen außer Betracht bleiben.

Hiervon unberührt bleibt, dass die mit dem objektiv feststehenden Verkehrsvorgang verbundene Schaffung einer (mehr oder weniger großen) Gefahrenquelle einen abwägungsrelevanten Verursachungsbeitrag darstellt. Dieser kann sogar den einzigen zu berücksichtigenden Verursachungsbeitrag bilden, wenn ein Unfallgeschehen ansonsten unaufklärbar bleibt.

Kollidieren etwa im Begegnungsverkehr zwei Pkws und lässt sich zum Unfallverlauf nichts feststellen, insbesondere weder, welches Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn geraten ist noch mit welcher Geschwindigkeit die Fahrzeuge gefahren sind, kann als jeweiliger Verursachungsbeitrag nur jene Gefahr berücksichtigt werden, die sich aus dem Befahren der Straße unter den konkreten Gegebenheiten ergibt. Da diese Gefahrenlage für beide Unfallbeteiligten in einer solchen Lage zumindest im Regelfall dieselbe sein wird, ist dann eine hälftige Haftungsverteilung angebracht (vgl. bei unterschiedlicher Fahrzeugbreite nachfolgend d) bb) (2)).

### **d) Schadensursächlichkeit**

Dem Halter können ein Fehlverhalten oder eine

Gefahrenquelle jedoch nur dann in einer seine Haftungsquote erhöhenden Weise zugerechnet werden, wenn sie sich auf das konkrete Unfallgeschehen ausgewirkt haben.<sup>171</sup>

### aa) Fahruntauglichkeit/Fahren ohne Fahrerlaubnis

Daher führt die Fahruntauglichkeit eines am Unfall beteiligten Fahrers (etwa infolge von Alkoholgenuss, Drogenkonsum oder gesundheitlicher Beeinträchtigungen) nur zu einer stärkeren Gewichtung, wenn sie sich im konkreten Unfallgeschehen niedergeschlagen hat.<sup>172</sup> Bei einer alkoholbedingten absoluten Fahruntauglichkeit spricht hierfür der Beweis des ersten Anscheins, sofern sich der Unfall unter Umständen zugezogen hat, die einem nüchternen Fahrzeugführer keine Schwierigkeiten bereitet hätten.<sup>173</sup> Als alkoholtypische Fahrfehler werden etwa erachtet, wenn der Fahrer bei einer einfachen Verkehrssituation ohne ersichtlichen Grund von der Fahrbahn abkommt,<sup>174</sup> Hindernisse oder Gefahrenmomente deutlich zu spät erkennt und/oder auf diese verzögert oder überzogen reagiert.<sup>175</sup>

### bb) Fahrzeugspezifische Gefahrerhöhung

(1) Aus der Bauart oder aus der technischen Ausstattung eines Fahrzeuges folgende spezifische Gefah-

ren führen nur zu einer stärkeren Gewichtung des Verursachungsbeitrages, wenn sie sich auf das konkrete Unfallgeschehen schadensursächlich auswirken.<sup>176</sup> Da die Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG nur dem Schutz Dritter dient, sind bauartspezifische Gefahren, die sich nur auf den Fahrer des Fahrzeuges nachteilig auswirken, nicht ohne Weiteres von Belang. Deshalb kann beispielsweise bei einem Motorrad zwar die Instabilität, nicht aber die wegen der fehlenden Karosserie gesteigerte Verletzungsgefahr die Betriebsgefahr erhöhen.<sup>177</sup>

Die große Breite eines Lastkraftfahrzeuges konkretisiert sich gefahrerhöhend, wenn es im Begegnungsverkehr, vor allem auf einer eher schmalen Straße, zu einem streifenden Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Pkw kommt.<sup>178</sup> Hingegen steht die Fahrzeugbreite mit dem Unfallgeschehen zumindest in aller Regel in keinem ursächlichen Zusammenhang, wenn ein breites Fahrzeug an einer roten Ampel steht und ein nachfolgender Verkehrsteilnehmer aufprallt.<sup>179</sup>

Die Schwerfälligkeit und die Unübersichtlichkeit von Lastkraftfahrzeugen und Omnibussen ist mit kausal für ein Schadenereignis, wenn hierdurch ein Ausweichen oder sonstiges abruptes Lenkmanöver von vornherein nicht möglich war, wenn sich dadurch die Beherrschung des Fahrzeuges in Grenzsituation, etwa bei einer Schnee- oder Eisglätte, erschwert hat, wenn sich der Bremsweg verlängert hat oder wenn eine Gefahrensituation wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse nicht rechtzeitig erkannt werden konnte. Von den Umständen des Einzelfalles hängt ab, ob die Schwerfälligkeit eines Fahrzeugespanns bei Zusammenstößen im Kreuzungsbereich sowie beim Abbie-

<sup>171</sup> BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 8; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13 - VersR 2014, 1471, juris Rn. 28; OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 - I-7 U 106/20 - juris Rn. 21.

<sup>172</sup> BGH, Urteil vom 10. Januar 1995 - VI ZR 247/94 - NJW 1995, 1029, juris Rn. 10; OLG Frankfurt, Urteil vom 3. Februar 2010 - 12 U 47/08 - juris Rn. 9; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Juni 2007 - 12 U 188/06 - juris Rn. 3, jeweils für alkoholbedingte Fahruntauglichkeit.

<sup>173</sup> Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Juni 2007 - 12 U 188/06 - juris Rn. 3; OLG Düsseldorf, Urteil vom 5. März 2013 - I-1 U 116/12 - juris Rn. 98; OLG Düsseldorf, Urteil vom 13. Januar 1997 - 1 U 83/96 - Leitsatz in juris.

<sup>174</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 12. Oktober 2022 - 5 U 22/22 - NJW-RR 2023, 42, juris Rn. 44; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 8. Januar 2020 - 11 U 197/18 - juris Rn. 6; jeweils für Versicherungsvertragsrecht.

<sup>175</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 12. Oktober 2022 - 5 U 22/22 - NJW-RR 2023, 42, juris Rn. 44; für Versicherungsvertragsrecht.

<sup>176</sup> BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 228/03 - NJW 2005, 1940, juris Rn. 22; BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010, 839, juris Rn. 28; BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 16; vgl. auch BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 47/21 - NJW 2022, 2279, juris Rn. 5 und 18.

<sup>177</sup> BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010, 839, juris Rn. 27.

<sup>178</sup> vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Februar 2011 - 1 U 86/10 - juris Rn. 46, bei ausschwenkendem Gelenkbus.

<sup>179</sup> vgl. auch Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 25.

gen oder Einfahren in einem kausalen Zusammenhang mit dem Schadensereignis steht<sup>180</sup> oder ob die größere Masse eines Lastkraftwagens oder Omnibusses wegen der höheren Wucht des Aufpralls die Betriebsgefahr erhöhen kann. Letzteres scheidet zumindest bei einem streifenden Zusammenstoß und jeweils geringen Geschwindigkeiten aus.<sup>181</sup>

Stürzt ein Motorradfahrer in Folge einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug, kann die größere Instabilität von zweirädrigen Kraftfahrzeugen zwar hinsichtlich der Verletzungsfolgen die Betriebsgefahr erhöhen. Dazu muss aber feststehen, dass die Verletzungen nicht bereits bei dem Zusammenstoß, sondern erst bei dem danach erfolgenden Sturz eingetreten sind.<sup>182</sup>

(2) Während der Bundesgerichtshof eine (feststehende) Schadensursächlichkeit verlangt, reicht nach der Rechtsprechung einiger Oberlandesgerichte für eine stärkere Gewichtung des Verursachungsbeitrags aus, dass durch das spezifische Gefahrenpotential des Kraftfahrzeuges das konkreten Unfallgeschehen nähergerückt ist. Eine nachgewiesene Schadensursächlichkeit wird von dieser Rechtsauffassung nicht gefordert.<sup>183</sup>

Für diese Sicht dürfte manches sprechen, da sie die hinter der Gefährdungshaftung stehenden normativen Zielsetzungen nicht auf die Haftungs begründung beschränkt, sondern auf der Ebene der Haftungsabwägung fortsetzt. Letztlich führt diese Auffassung (was sachgerecht sein dürfte) dazu, dass eine

abstrakt die Gefahr erhöhende Beschaffenheit eines Kraftfahrzeuges auch im Rahmen der Haftungsabwägung ins Gewicht fällt, sofern sie sich im konkreten Unfallgeschehen gefahrerhöhend (wenn auch nicht im Sinne einer *conditio sine qua non* beweisbar unfallursächlich) niederschlägt. Ein anschaulicher Beweis mag eine in keiner Weise aufklärbare Kollision eines sehr breiten Lastkraftwagens mit einem Pkw im Begegnungsverkehr sein. Da außer der Kollision zweier Kraftfahrzeuge nichts feststellbar ist, müsste die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs dazu führen, beide Verursachungsbeiträge gleich zu gewichten. Würde man hingegen darauf abstellen, dass durch die größere Breite des Lastkraftwagens die Kollision zumindest nähergerückt hat, wäre dessen Betriebsgefahr erhöht. Gleiches würde gelten, wenn bei der ansonsten unaufklärbaren Frontalkollision zweier Pkws feststünde, dass die eine Fahrbahn eisglatt und die andere salznass war. Dann wäre das Befahren einer vereisten Straße nicht nur abstrakt gefährlicher, sondern ihr Befahren auch in der konkreten Verkehrslage wesentlich risikobehafteter als das Befahren der salznassen Gegenfahrbahn.

### cc) Konkretes Unfallgeschehen/Beginn der kritischen Verkehrssituation

Ebenso erhöht ein Fehlverhalten nur bei einer Schadensursächlichkeit das Gewicht des Verursachungsbeitrages. Praktische Bedeutung erlangt diese Frage vor allem bei Geschwindigkeitsüberschreitungen. Exemplarisch soll dies für einen Kreuzungsunfall aufgezeigt werden:

Kommt es an einer Kreuzung wegen einer Verletzung der Wartepflicht zu einem Zusammenstoß mit einem auf der bevorrechtigten Straße fahrenden Kraftfahrzeug, fließt dessen überhöhte Geschwindigkeit grundsätzlich nur dann in die Haftungsabwägung mit ein, wenn der Unfall bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden worden wäre.<sup>184</sup> Für eine Schadensursächlichkeit genügt dabei, wenn eine Weg-Zeit-Berechnung (bewegungsanalytische Betrachtung) ergibt, dass der Wartepflichtige den Ge-

<sup>180</sup> OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 - NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn. 22; OLG Frankfurt, Urteil vom 10. September 2015 - 22 U 73/14 - NJW-RR 2016, 731, juris Rn. 35 ff., dort bejaht wegen der längeren Dauer des Verkehrsvorgangs.

<sup>181</sup> BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 16.

<sup>182</sup> OLG München, Urteil vom 30. März 2022 - 10 U 6313/20 - juris Rn. 27.

<sup>183</sup> OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn. 24; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 37; KG Berlin, Beschluss vom 28. Dezember 2006 - 12 U 47/06 - juris Rn. 26; so wohl auch Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 9. Mai 2000 - 5 U 1346/99 - juris Rn. 10.

<sup>184</sup> BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 8; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13 - juris Rn. 33.

fahrenbereich bei einer im zulässigen Bereich liegenden Ausgangsgeschwindigkeit des Vorfahrtsberechtigten noch hätte verlassen können<sup>185</sup> oder wenn ihm dann noch ein Bremsen oder Ausweichen möglich gewesen wäre.<sup>186</sup>

Dies kann detailgenaue Sachverhaltsfeststellungen erfordern, da es ggf. von Sekundenbruchteilen abhängt, ob das Unfallgeschehen bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit hätte vermieden werden können.<sup>187</sup> Dies zeigt sich besonders anschaulich, wenn zwei Kraftfahrzeuge eine Kreuzung queren und es hierbei zur Kollision kommt.<sup>188</sup> Es kann dann von Details abhängen, bei welcher Ausgangsgeschwindigkeit ein Zusammenprall bei einer Vollbremsung nach der Weg-Zeit-Berechnung vermieden worden wäre; und sei es auch nur, weil sich der Wartepflichtige dann noch aus dem Gefahrenbereich hätte begeben können, also der Vorfahrtsberechtigte bei einer geringeren Ausgangsgeschwindigkeit das wartepflichtige Fahrzeug ohne Berührung haarscharf hinter dessen Heck passiert hätte. Gleiches gilt für die Frage, ob ein Ausweichen möglich gewesen wäre und wie sich dieses bei einer hypothetischen Betrachtung des Kausalverlaufs auf das Unfallgeschehen konkret ausgewirkt hätte.

Ebenso kann für die Schadensursächlichkeit von Belang sein, ob ein bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach der Weg-Zeit-Berechnung unvermeidbarer Unfall spürbar geringere Folgen gehabt hätte. Dies versteht sich keinesfalls von selbst, da zwar eine niedrigere Aufprallgeschwindigkeit zu einer geringen kinetischen Energie führt, die Schadensfolgen aber vom allen hinsichtlich der Personenschäden auch vom Aufprallpunkt abhängen. So kann beispielsweise der hypothetische Kausalverlauf

ergeben, dass der Aufprall bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit seitlich auf Höhe der Fahrgastzelle erfolgt wäre (mit mutmaßlich schlimmen Folgen für die Insassen des Fahrzeugs), während es in Folge der überhöhten Geschwindigkeit "nur" zu einer eher streifenden Kollision mit dem Frontbereich des wartepflichtigen Kraftfahrzeuges gekommen ist; die überhöhte Geschwindigkeit mithin letztlich sogar vorteilhaft war.

Ob in die Ermittlung der Kausalität bei einer Weg-Zeit-Berechnung auch eine Reaktions- und Bremszeit einzurechnen ist, hängt davon ab, ob der Vorfahrtsberechtigte bei Eintritt der kritischen Situation, die bis dahin zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten hat oder nicht. Ist die Pflicht zur Verringerung der Geschwindigkeit situationsbezogen, etwa weil sie erst durch die Erkennbarkeit bestimmter Umstände geboten ist, ist dem sich bis dahin verkehrsgerecht Fahren bei Eintritt der kritischen Verkehrslage eine Reaktions- und Bremszeit zuzubilligen ist.<sup>189</sup> Hingegen ist ein Verkehrsteilnehmer, der die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet, ständig gehalten, seine Geschwindigkeit auf das zulässige Maß zu reduzieren. Deswegen besteht für ihn das rechtmäßige Alternativverhalten, welches (fiktiv) der Kausalitätsprüfung zugrunde zu legen ist, nicht in einem sofortigen Abbremsen auf die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit, sondern in der (fiktiven) Einhaltung dieser Geschwindigkeit bereits bei Beginn der kritischen Verkehrslage (zu dieser sogleich).<sup>190</sup>

Dies ist jener Zeitpunkt, zu dem der Vorfahrtsberechtigte (unter Berücksichtigung des sog. Vertrauensgrundsatzes) (dazu unten IV. 2. e) bb)) erkennen konnte, dass die Verkehrssituation einen konkreten Anhalt für eine unmittelbar bevorstehende Gefahrensituation bietet.<sup>191</sup> Daher kann ein späterer Unfall ei-

<sup>185</sup> BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 8.

<sup>186</sup> OLG Frankfurt, Beschluss vom 5. August 2014 - 2 U 91/14 - juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 23. April 2002 - VI ZR 180/01 - NJW 2002, 2324, juris Rn. 15, bei Kollision mit Fußgänger.

<sup>187</sup> BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 - ZR 126/99 - NJW 2000, 3069, juris Rn. 15; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. September 2017 - 4 U 16/16 - juris Rn. 41.

<sup>188</sup> vgl. zu die Fahrbahn überquerendem Fußgänger: BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 - ZR 126/99 - NJW 2000, 3069, juris Rn. 14 ff.

<sup>189</sup> BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 21.

<sup>190</sup> BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 21.

<sup>191</sup> BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 11. Januar 1977 - VI ZR 268/74 - VersR 1977, 524 - juris Rn. 16; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13 - VersR 2014, 1471, juris Rn. 35; OLG Celle, Urteil vom 27. Mai. 2009 - 14 U 2/09 - juris Rn.

ner vor Eintritt der kritischen Verkehrssituation liegenden Geschwindigkeitsüberschreitung nicht allein schon deshalb zugerechnet werden, weil das Fahrzeug bei Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit erst später in den Bereich der Unfallstelle gelangt wäre.<sup>192</sup> Erst recht verbietet sich die Erwägung, dass am Straßenverkehr überhaupt nicht hätte teilnehmen dürfen, wer keine Fahrerlaubnis besitzt, infolge eines Alkohol- oder Drogenkonsums oder einer Erkrankung fahruntauglich oder zur Nutzung des Fahrzeugs nicht berechtigt war.<sup>193</sup>

## e) Verhaltenspflichten

### aa) Gesetzliche Regelungen

Die Verhaltenspflichten eines Verkehrsteilnehmers sind in Deutschland in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. Auf eine zusammenfassende Darstellung dieser Bestimmungen wird hier verzichtet. Einzelne Regelungen werden aber in der Folge angesprochen. Die elementaren Verhaltenspflichten sind in Georgien und Deutschland im Wesentlichen inhaltsgleich.

### bb) Vertrauensgrundsatz

Erhebliche praktische Bedeutung für die Bestimmung der konkreten Verhaltenspflichten kommt dem sog. Vertrauensgrundsatz zu. Er besagt, dass ein Verkehrsteilnehmer im Regelfall nicht damit rechnen muss, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer den Verkehr durch ein pflichtwidriges Verhalten gefährdet.<sup>194</sup> Dies gilt insbesondere im fließenden Verkehr mit seinen typischerweise schnellen Abläufen,<sup>195</sup> da ohne

ein Vertrauen in ein pflichtgemäßes Verkehrsverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer der Straßenverkehr nicht flüssig abgewickelt werden könnte.<sup>196</sup> Maßgeblich sind insoweit die Umstände des Einzelfalles.<sup>197</sup>

So darf sich etwa ein Vorfahrtsberechtigter grundsätzlich auf die Wahrung seines Vorrechts verlassen. Allerdings gilt dies nicht, wenn die konkrete Verkehrslage Anlass gibt, hieran zu zweifeln.<sup>198</sup> Dies gilt insbesondere, wenn sich der Wartepflichtige erkennbar verkehrswidrig verhält,<sup>199</sup> so wenn sich etwa dessen Fahrzeug einer für den Vorfahrtsberechtigten gut einsehbaren Kreuzung mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit nähert oder wenn ein zunächst an der Haltelinie stehendes Fahrzeug wieder anfährt.

Anders als im fließenden Verkehr mit seinen typischerweise schnellen Verkehrsverläufen, gilt der Vertrauensgrundsatz auf Parkplätzen grundsätzlich nicht. Hier muss ein Verkehrsteilnehmer jederzeit damit rechnen, dass rückwärtsfahrende oder ein- und ausparkende Fahrzeuge sein eigenes Vorankommen beeinträchtigen können. Er muss daher von vornherein mit geringer Geschwindigkeit und bremsbereit fahren, um jederzeit anhalten zu können.<sup>200</sup>

Im Regelfall kommt der Vertrauensgrundsatz nur einem Verkehrsteilnehmer zugute, der sich selbst verkehrsgerecht verhält.<sup>201</sup> So darf etwa der Fahrer eines

21 f.; BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 11.

<sup>192</sup> BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 11; OLG Celle, Urteil vom 27. Mai 2009 - 14 U 2/09 - juris Rn. 23; KG Berlin, Urteil vom 16. August 2010 - 22 U 15/10 - juris Rn. 13.

<sup>193</sup> BGH, Urteil vom 10. Januar 1995 - VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029, juris Rn. 10, für fahruntauglichkeit.

<sup>194</sup> vgl. BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 16.

<sup>195</sup> BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10.

<sup>196</sup> BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 7; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Dezember 1991 - 1 U 138/90 - juris Rn. 17.

<sup>197</sup> BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22.

<sup>198</sup> BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 21. Mai 1985 - VI ZR 201/83 - NJW 1985, 2757, juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn. 19; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 33.

<sup>199</sup> OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 47.

<sup>200</sup> BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10; OLG Hamm, Beschluss vom 9. Februar 2023 - I-7 U 3/23 - juris Rn. 4.

<sup>201</sup> BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22; OLG Hamm, Urteil vom

nicht hinreichend beleuchteten Fahrzeugs in der Dämmerung nicht darauf vertrauen, dass ihn der Fahrer eines wartepflichtigen Fahrzeuges dennoch erkenne. Ebenso wenig darf sich aber dieser darauf verlassen, dass er bei Sichthindernissen (etwa bei einem Pflanzenbewuchs in einer Kurve) ihm entgegenkommende Fahrzeuge in der Dämmerung (in der Annahme, diese seien ordnungsgemäß beleuchtet) bereits am Schein des Scheinwerferlichts oder durch das Sichthindernis hindurch wahrnehmen könne.<sup>202</sup>

Trotz einer eigenen Pflichtverletzung kann sich aber ein Verkehrsteilnehmer auf den Vertrauensgrundsatz im Regelfall gegenüber jenen Verkehrsteilnehmern berufen, die durch die verletzte Verhaltenspflicht nicht geschützt werden.<sup>203</sup> So schützt etwa das Rechtsfahrgebot nur jene Verkehrsteilnehmer, die sich in Längsrichtung auf derselben Straße bewegen.<sup>204</sup> Ein Verkehrsteilnehmer, der auf einer bevorrechtigten Straße das Rechtsfahrgebot verletzt, darf deshalb weiterhin darauf vertrauen, dass ihm der an einer Einmündung oder Einfahrt Wartepflichtige die Vorfahrt gewährt.<sup>205</sup> Wie unter (cc) (3) näher dargelegt, hindert dies allerdings nicht, den Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot im Rahmen der Haftungsabwägung ggf. zu berücksichtigen.

Rechtsdogmatisch heikel ist folgende Situation: Ein an einer Kreuzung Wartepflichtiger nimmt an, dass ein auf der bevorrechtigten Straße nahender Verkehrsteilnehmer das aufleuchtende Rotlicht einer unmittelbar vor der Kreuzung angebrachten Fußgängerampel beachten werde (sog. abschirmendes Rot). Im Vertrauen hierauf fährt er in die Kreuzung ein. Dort kommt es zur Kollision, weil der auf der bevor-

rechtigten Straße nahende Fahrer das Rotlicht der Fußgängerampel missachtet hat. Im Ausgangspunkt gilt hier zum einen, dass das Vorfahrtsrecht durch die auf Rot stehende Fußgängerampel nicht berührt wird und zum andern, dass die Fußgängerampel nur dem Schutz der die Fahrbahn überquerenden Fußgänger, nicht aber des Wartepflichtigen, dient.<sup>206</sup> Würden in einer solchen Situation die Prinzipien des Schutzzweckzusammenhangs konsequent angewandt, dürfte der Vorfahrtberechtigte darauf vertrauen, dass der Wartepflichtige trotz der auf Rot stehenden Fußgängerampel nicht in die Kreuzung einfährt. Umgekehrt könnte aber der Wartepflichtige wegen seiner eigenen Pflichtverletzung (Verstoß gegen die Verhaltenspflicht) nicht darauf vertrauen, dass der Vorfahrtberechtigte das Rotlicht der Fußgängerampel beachtet. Die Konsequenz dessen wäre, dass der Wartepflichtige eine elementare straßenverkehrsrechtliche Verhaltenspflicht verletzt hätte, während der Rotlichtsünder trotz seines gravierenden Verkehrsverstoßes „nur“ mit der einfachen Betriebsgefahr des von ihm gefahrenen Kraftfahrzeuges belastet würde. Da die Sachgerechtigkeit eines derartigen Ergebnisses zumindest zweifelhaft ist, weicht die Rechtsprechung in solchen Sondersituationen von den allgemeinen Prinzipien etwas ab. Sie lässt dann (letztlich zu Lasten der Rechtssicherheit, aber zu Gunsten der Sachgerechtigkeit) zu, dass trotz des fehlenden Schutzzweckzusammenhangs das Vertrauen des Wartepflichtigen auf ein pflichtgemäßes Verhalten des Vorfahrtberechtigten (Beachtung des Rotlichts) geschützt bleibt<sup>207</sup> und dass, wie nachstehend noch erläutert, der Rotlichtverstoß die Betriebsgefahr des vom Vorfahrtberechtigten gefahrenen Fahrzeuges trotz des fehlenden Schutzzweckzusammenhangs erhöht.<sup>208</sup>

15. Januar 2019 - I-7 U 38/18 - juris Rn. 43; OLG Bamberg, Urteil vom 3. Dezember 2013 - 5 U 95/13 - juris Rn. 31.

<sup>202</sup> vgl. BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22.

<sup>203</sup> BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11.

<sup>204</sup> BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 17. April 2014 - 4 U 406/12 - juris Rn. 32; OLG Stuttgart, Urteil vom 4. Juni 2014 - 3 U 15/14 - juris Rn. 17.

<sup>205</sup> BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11.

<sup>206</sup> BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 6 ff.; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Februar 2023 - 7 U 63/22 - DAR 2023, 572, juris Rn. 18; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Dezember 1991 - 1 U 138/90 - juris Rn 8; offengelassen in: OLG Celle, Urteil vom 23. Dezember 1998 - 3 U 46/98 - juris Rn. 3 ff.

<sup>207</sup> BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 6 ff.; OLG Celle, Urteil vom 23. Dezember 1998 - 3 U /98 - juris Rn. 4 f.

<sup>208</sup> Im Ergebnis weichen die hierzu ergangenen Entscheidung aber in der Gewichtung der Verursachungsbeiträge teilweise

Auf den Umfang des Vertrauensschutzes gegenüber Kindern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern wird unter V. 4. c) cc) näher eingegangen.

### cc) Schutzzweckfragen

Nach allgemeiner Auffassung kann unter den Aspekten des Schutzzwecks der Norm Schadenersatz nur begehrt werden, wenn sich mit dem Schadensereignis eine Gefahr verwirklicht, der mit der verletzten Verhaltensvorschrift entgegengewirkt werden soll.<sup>209</sup> Umstritten ist allerdings, ob ein fehlender Schutzzweckzusammenhang hindert, die Verletzung der Verhaltenspflicht bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge zu berücksichtigen. In der Literatur wird dies teilweise abgelehnt.<sup>210</sup> Die Rechtsprechung nimmt zu Recht eher ein differenzierende, mehr auf den Einzelfall abstellende Haltung ein.<sup>211</sup>

#### (1) Schutzzweck von Regelungen im Straßenverkehr

Vorab sei angemerkt, dass der Schutzbereich der Verhaltensregelungen des Straßenverkehrsrechts zumindest im Regelfall nicht restriktiv verstanden wer-

den darf.<sup>212</sup>

Die straßenverkehrsrechtlichen Verhaltenspflichten haben den Zweck, die Gefahren des Straßenverkehrs abzuwehren und Verkehrsunfälle zu verhindern. Die hierfür vom Gesetzgeber und von der Rechtsprechung aufgestellten Regeln beruhen auf der durch Erfahrung und Überlegung gewonnenen Erkenntnis, welche typischen Gefahren der Straßenverkehr mit sich bringt und mit welchem Verkehrsverhalten diesen Gefahren am besten begegnet werden kann. Damit besagen die Verkehrsvorschriften zugleich, dass ihre Nichteinhaltung die Gefahr eines Unfalles erhöht.<sup>213</sup> Angesichts dessen sind in den Schutzbereich von straßenverkehrsrechtlichen Verhaltensregeln grundsätzlich alle Gefahren einbezogen, denen mit ihr begegnet werden kann; also nicht nur jene, die deutlich im Vordergrund stehen. Nur wenn die Schutzrichtung zweifelsfrei auf bestimmte Verkehrsteilnehmer beschränkt ist (Beispiel: Fußgängerampel) oder wenn eine Wechselwirkung zwischen der Verletzung der Verhaltenspflicht und dem Risiko eines Unfallgeschehens (der sich realisierenden Art) typischer Weise nicht<sup>214</sup> oder kaum besteht, wird im Regelfall der Schutzzweckzusammenhang zu verneinen sein. Allerdings erscheinen die von der Rechtsprechung vorgenommenen Abgrenzungen nicht immer zweifelsfrei.

So soll etwa das Gebot, im fließenden Verkehr einen Sicherheitsabstand einzuhalten, vorrangig Unfallfälle vermeiden. Es bezweckt aber auch, die Übersicht über die Fahrbahn zu verbessern und dem Fahrer bei auftretenden Gefahren eine ausreichende Reaktionszeit zu ermöglichen. Kann etwa ein Fahrer infolge eines zu kurzen Sicherheitsabstandes ein von einer wartepflichtigen Straße einfahrendes Fahrzeug wegen des zu geringen Sicherheitsabstandes (beispielsweise wegen der vom vorausfahrenden Last-

---

deutlich voreinander ab. Dies ist aber eine letztlich unvermeidbare Folge dessen, dass die Rechtssicherheit leidet, wenn von dogmatische Prinzipien aus Gründen des Gerechtigkeitsempfindens (was damit aber keinesfalls kritisiert werden soll) etwas abgewichen wird.

<sup>209</sup> BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - DAR 2023, 685, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14 - NJW 2015, 1681, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13 - BGHZ 199, 377, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 17; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 20.

<sup>210</sup> Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 34.

<sup>211</sup> BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21, juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 36; OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 8; OLG Frankfurt, Urteil vom 9. April 2015 - 22 U 238/13 - NJW-RR 2016, 226, juris Rn. 8; KG Berlin, Beschluss vom 28. Dezember 2006 - 12 U 47/06 - NZV 2007, 406, juris Rn. 26.

<sup>212</sup> vgl. Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 37.

<sup>213</sup> BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9.

<sup>214</sup> Beispiel: Ist die Höhe eines Kraftfahrzeuges wegen einer niedrigen Brücke begrenzt, erhöht eine Verletzung dieser Pflicht erheblich das Risiko, dass das Fahrzeug unter der Brücke hängen bleibt. Hingegen bleibt die Verletzung dieser Pflicht ohne Auswirkung auf die sonstigen Unfallrisiken.

kraftwagen ausgehenden Sichtbehinderung) erst später erkennen und reagiert er hierdurch auf die geschaffene Gefahrenlage verzögert, hat sich im Unfallgeschehen eine vom Schutzzweck des Abstandsggebots umfasste Pflichtverletzung niedergeschlagen.<sup>215</sup>

Von vornherein verbietet sich eine Haftungsbegrenzung unter Schutzzweckaspekten bei der Überschreitung einer Geschwindigkeitsbegrenzung; und zwar unabhängig davon, ob diese allgemein als Höchstgeschwindigkeit auf inner- und außerörtlichen Straßen gilt<sup>216</sup> oder durch ein Verkehrszeichen angeordnet ist. Angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen schützen unabhängig von ihrem Anlass zu jeder Zeit alle Verkehrsteilnehmer. Selbst wenn der Grund für die Geschwindigkeitsbegrenzung durch ein Zusatzzeichen (Schule, Kindergarten, Lärmschutz usw.) erläutert wird, dient dies nur dazu, die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Die Verpflichtung zur Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung wirkt dennoch absolut; etwa vor einer Schule auch in den Schulferien und zur Nachtzeit und nicht nur zu Gunsten von Schülern, sondern zu Gunsten von allen Verkehrsteilnehmern.<sup>217</sup> Dies gilt selbst dann, wenn eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung wegen einer zeitweiligen Gefahrenquelle angeordnet ist und diese zwischenzeitlich beseitigt wurde.<sup>218</sup> Von den Umständen des Einzelfalles hängt ab, in welchem Umfang in einer solchen Situation das

Vertrauen anderer Verkehrsteilnehmer in ein verkehrsgerechtes Verhalten geschützt ist (etwa nachts oder in den Schulferien vor einer Schule) und welches Gewicht einer Geschwindigkeitsüberschreitung im Rahmen der Haftungsabwägung zukommt, wenn die Gefahrenquelle (etwa eine Baustelle) für jedermann erkennbar nicht mehr besteht.<sup>219</sup> Grenzfälle fängt die Rechtsprechung teilweise dadurch auf, dass sie zwar hinsichtlich der konkreten Verhaltenspflicht (etwa eines Überholverbotes - dazu (3)) den generellen Grundsätzen gemäß einen Schutzzweckzusammenhang verneint, den geschädigten Dritten aber in atypisch gelagerten Fallgestaltungen dadurch schützt, dass sie im Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers zugleich einen Verstoß gegen das allgemeine Gebot der Rücksichtnahme aus § 1 Abs. 2 StVO sieht.<sup>220</sup>

## (2) Schutzzweck im Rahmen der Haftungsabwägung

Ob eine Pflichtverletzung trotz eines fehlenden Schutzzweckzusammenhang im Rahmen der Haftungsabwägung berücksichtigt werden kann, beantwortet die Rechtsprechung tendenziell einzelfallbezogen. Das heißt, dass der fehlende Schutzzweckzusammenhang nicht von vornherein hindert, das Fehlverhalten in die Haftungsabwägung eingehen zu lassen.

Wie unter (2) ausgeführt, ist beispielsweise anerkannt, dass der Schutzzweck des Rechtsfahrgebotes nur den Verkehr in den Längsrichtungen schützt, nicht hingegen den an Einfahrten oder Kreuzungen Wartepflichtigen.<sup>221</sup> Dies ändert aber nichts daran, dass von der Gestaltung des Einzelfalles abhängt, ob die Missachtung des Rechtsfahrgebotes zu einer Erhöhung der Unfallgefahr führt:

<sup>215</sup> vgl. BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9.

<sup>216</sup> dazu: BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 18.

<sup>217</sup> zum Ganzen aus bußgeldrechtlicher Sicht: Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 12. September 2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19) - DAR 2020, 208, juris Rn. 7 sowie Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 12. September 2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19) - DAR 2020, 216, juris Rn. 7; OLG Stuttgart, Beschluss vom 12. Juni 1998 - 1 Ss 338/98 - NZV 1998, 422, juris Rn. 5 ff., wonach aus Gründen der Luftreinhaltung angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen auch Fahrer emissionsloser Fahrzeuge, etwa mit Elektroantrieb, beachten müssen.

<sup>218</sup> OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn 15 und 30, für Geschwindigkeitsbegrenzung wegen Rollsplitts; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 7. November 2014 - IV-2 RBs 115/14 - juris Rn. 7, für "vergessene" Aufhebung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach Beendigung von Straßenbauarbeiten.

<sup>219</sup> OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn. 30.

<sup>220</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. April 2017 - I-1 U 147/16 - NJW-RR 2017, 922, juris Rn.49; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 176, juris Rn. 15; KG Berlin, Urteil vom 25. Mai 1992 - 12 U 4397/91 - NZV 1992, 486, juris Rn. 28.

<sup>221</sup> BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11; OLG Frankfurt, Urteil vom 7. April 2017 - 1 U 141/14 - juris Rn. 45; OLG Stuttgart, Urteil vom 4. Juni 2014 - 3 U 15/14 - juris Rn. 17.

Überquert ein Wartepflichtiger eine vorfahrtsberechtigte Straße und kollidiert er dabei mit einem mit den linken Rädern auf dem Mittelstreifen fahrenden Fahrzeug, erhöht der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot weder die abstrakte noch die konkrete Gefahrenlage. Es besteht daher von vornherein kein Anlass, den Verkehrsverstoß bei der Abwägung zu berücksichtigen. Anders verhält es sich hingegen, wenn der Wartepflichtige die Straße nicht kreuzt, sondern in sie nach rechts in Richtung des vorfahrtsberechtigten Fahrzeuges einbiegt. Dessen Vorfahrtsrecht erstreckt sich zwar auf die gesamte (durch die Fluchtlinie der Straße bestimmte) Fahrbahnbreite<sup>222</sup> und entfällt weder durch eine ununterbrochene Mittellinie noch durch ein anderes verkehrswidriges Verhalten des Vorfahrtsberechtigten, wie etwa ein unzulässiges Überholen.<sup>223</sup>

Die Verletzung des Rechtsfahrgebotes erhöht aber dennoch, erst recht bei schlechten Sichtverhältnissen, die Gefahrenlage sowohl abstrakt als auch konkret. Zum einen richten nämlich die Wartepflichtigen bei einer solchen Verkehrslage ihr Augenmerk oft eher auf den von links kommenden Verkehr. Zum andern ist ihnen ein Abbiegen nach rechts gefahrlos möglich, wenn sich von links kein Fahrzeug nähert und der Vorfahrtsberechtigte das Rechtsfahrgebot beachtet.<sup>224</sup> Es ist deshalb sachgerecht, in einer solchen Situation die Verletzung des Rechtsfahrgebotes trotz des fehlenden Schutzzweckzusammenhangs in die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge einfließen zu lassen.<sup>225</sup>

Auch der bereits erwähnte Kreuzungs- und Einmündungsunfall hinter dem abschirmenden Rot einer

vor der Kreuzung stehenden Fußgängerampel (oben e) bb) zeigt, dass es mit Gerechtigkeitsgedanken kaum vereinbar wäre, wenn ein Rotlichtverstoß bei der Haftungsabwägung allein deshalb außer Betracht zu bleiben hätte, weil die Fußgängerampel nicht den Wartepflichtigen schützt. Dessen ungeachtet hat nämlich der Rotlichtsünder für den hinter der Fußgängerampel liegenden Verkehrsraum eine signifikant hohe Gefahrenlage geschaffen, da nicht fern liegt, dass sich der kreuzende bzw. einfahrende Verkehr auf die abschirmende Wirkung des Rotlichts verlässt.

### (3) Weitere Beispiele für Schutzzweckfragen (nur stichwortartig): Unfälle beim Überholen

Überholverbote schützen den aus einer nachrangigen Straße einfahrenden Wartepflichtigen nicht, sondern nur den Gegenverkehr, Vorausfahrende und den nachfolgenden Verkehr.<sup>226</sup> Unabhängig hiervon kann der Wartepflichtige aber durch das allgemeine Gebot der Rücksichtnahme des § 1 Abs. 2 StVO geschützt sein, wenn der Überholer einer (insbesondere stehenden) Fahrzeugkolonne seine Fahrweise in Höhe von Kreuzungen und Einmündungen nicht darauf einrichtet, dass Wartepflichtige durch eine Verkehrslücke herausfahren können.<sup>227</sup> Vergleichbares gilt, wenn ein Verkehrsteilnehmer einen vor einer Kreuzung haltenden Linienbus überholt.<sup>228</sup>

Das Verbot, an unübersichtlicher Stelle zu überholen (§ 5 Abs. 2 Satz 1 StVO), dient nicht nur dem Schutz des Gegenverkehrs, sondern auch des zu überholenden Verkehrsteilnehmers. Auch dieser kann durch ein Überholen an unübersichtlicher Stelle gefährdet werden, da der Überholende dann, wenn auf kurze Entfernung ein Verkehrsteilnehmer entgegenkommt, häufig zur Vermeidung eines Zusammensto-

<sup>222</sup> BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 11; OLG Stuttgart, Beschluss vom 16. November 2022 - 19 U 40/22 - juris Rn. 4; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - juris Rn. 9 f.; OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 5.

<sup>223</sup> OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 5 ff.

<sup>224</sup> Fälle eines zulässigen Überholens werden hier zur vereinfachten Sachdarstellung ausgeblendet.

<sup>225</sup> ebenso OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 36.

<sup>226</sup> KG Berlin, Beschluss vom 8. September 2008 - 12 U 197/07 - juris Rn. 21; KG, Berlin, Beschluss vom 15. Dezember 2005 - 12 U 165/05 - NZV 2006, 371, juris Rn. 21; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 17, juris Rn. 14.

<sup>227</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. April 2017 - I-1 U 147/16 - NJW-RR 2017, 922, juris Rn.49; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 176, juris Rn. 15; KG Berlin, Urteil vom 25. Mai 1992 - 12 U 4397/91 - NZV 1992, 486, juris Rn. 28.

<sup>228</sup> LG Saarbrücken, Urteil vom 11. Januar 2019 - 13 S 142/18 - NJW-RR 2019, 853, juris Rn. 21.

ßes sein Fahrzeug vorzeitig nach rechts ziehen wird. Zudem wird der Überholende gerade wegen der Unübersichtlichkeit der Stelle von vornherein bestrebt sein, sich möglichst weit rechts zu halten, und deshalb den seitlichen Abstand zu dem zu Überholenden möglichst gering bemessen.<sup>229</sup> Gleiches gilt für eine ununterbrochene Mittellinie, sofern sich diese wegen der Enge der Fahrbahn faktisch wie ein Überholverbot auswirkt.<sup>230</sup>

Der vom Überholenden nach § 5 Abs. 4 StVO einzuhaltende Seitenabstand dient nicht dem Schutz der vom Fahrbahnrand anfahrenden oder in sie einfahrenden Verkehrsteilnehmer.<sup>231</sup> Überholen darf zwar nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt (§ 5 Abs. 2 Satz 2 StVO). Dies schützt aber nicht einen nach links abbiegenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer, der mit einer zu geringen Geschwindigkeitsdifferenz überholt wird. Dieser kann sich deshalb nicht darauf berufen, dass der Überholvorgang im Zeitpunkt des Linksabbiegens bereits abgeschlossen gewesen wäre, wenn der Überholende zügiger gefahren wäre.<sup>232</sup>

#### **Situationsbezogene Pflicht zur Reduzierung der Geschwindigkeit:**

Gebietet der Schutz von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern (Kinder, ältere Menschen usw.) eine gesteigerte Pflicht zur Rücksichtnahme, etwa eine erhebliche Reduzierung der Geschwindigkeit, werden in diesen Schutzbereich nicht Dritte einbezogen, mit deren Anwesenheit der Fahrzeugführer nicht zu rechnen braucht.<sup>233</sup>

<sup>229</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 53.

<sup>230</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 13. Juli 2021 - I-7 U 66/20 - juris Rn. 15; zum Schutz des Linksabbiegenden: BGH, Urteil vom 28. April 1987 - VI ZR 66/86 - NJW-RR 1987, 1048, juris Rn. 22; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 5. August 2010 - 2 U 5/10 - juris Rn. 18.

<sup>231</sup> KG Berlin, Beschluss vom 15. Dezember 2005 - 12 U 165/05 - DAR 2006, 454, juris Rn. 19 ff.

<sup>232</sup> aus österreichischer Rechtsprechung: Entscheidung des Obersten Gerichts vom 28.03.2012 - 2Ob40/12.

<sup>233</sup> BGH, Urteil vom 25. September 1990 - VI ZR 19/90 - NJW 1991, 292, juris Rn. 7.

#### **Zusammenstoß an Kreuzung ohne Verkehrsregelung:**

Ist die Vorfahrt an einer Kreuzung nicht gesondert geregelt, gilt für jeden sich einer Kreuzung nähernden Verkehrsteilnehmer, dass er zwar gegenüber dem von links kommenden Verkehr vorfahrtberechtigt, jedoch gegenüber den von rechts kommenden Verkehrsteilnehmern wartepflichtig ist (§ 8 Abs. 1 StVO). Um deren Vorfahrt beachten zu können, muss ein Verkehrsteilnehmer zumindest bei nicht von Weitem gut einsehbaren Kreuzungen mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren und sich darauf einstellen, dass er notfalls rechtzeitig anhalten kann. Diese regelmäßig als "halbe Vorfahrt" beschriebene Verkehrssituation dient nicht nur dem Schutz eines von rechts kommenden Vorfahrtberechtigten, sondern dem Schutz aller Verkehrsteilnehmer, also auch dem von links kommenden Wartepflichtigen.<sup>234</sup> Dieser darf in einem unübersichtlichen Kreuzungsbereich allerdings nur darauf vertrauen, dass der Vorfahrtberechtigte sich seinerseits mit angepasster Geschwindigkeit nähert, sofern dies erforderlich ist, um den - aus dessen Sicht - von rechts kommenden Verkehr die Vorfahrt gewähren zu können. Kann der Vorfahrtberechtigte die für ihn von rechts einmündende Straße rechtzeitig und weit genug einsehen, ist die Lage für ihn ähnlich übersichtlich, wie wenn er eine Vorfahrtstraße befährt. Er darf dann auf eine Beachtung seines Vorfahrtrechts ohne Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit vertrauen.<sup>235</sup> Schutzzweckfragen stellen sich dann von vornherein nicht.

#### **Blockierte Kreuzung:**

Das Verbot, bei stockendem Verkehr trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen in eine Kreuzung oder Einmündung einzufahren (§ 11 StVO), dient der Entwirrung eines aufgetretenen Verkehrsstaus. Nicht ge-

<sup>234</sup> OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 8; OLG Hamm, Urteil vom 9. Juni 2020 - I-7 U 19/19 - juris Rn. 52 ff.; KG Berlin, Urteil vom 21. September 2016 - 29 U 45/15 - juris Rn. 5 f.

<sup>235</sup> BGH, Urteil vom 21. Mai 1985 - VI ZR 201/83 - NJW 1985, 2757, juris Rn. 18; zum Ganzen: OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 8; OLG Hamm, Urteil vom 9. Juni 2020 - I-7 U 19/19 - juris Rn. 52 ff.; KG Berlin, Urteil vom 21. September 2016 - 29 U 45/15 - juris Rn. 5 f.

schützt wird deshalb ein Verkehrsteilnehmer, der seinerseits nachträglich und gegen § 11 StVO verstoßend in die Kreuzung eingefahren ist.<sup>236</sup>

### Schwarzfahrt:

Mit Blick auf die gegenteilige georgische Rechtsprechung soll angefügt werden, dass die in der unzulässigen Nutzung eines Kraftfahrzeuges liegende Pflichtverletzung (Schwarzfahrt) nach dem deutschen Rechtsverständnis nur dem Schutz des Eigentümers und des berechtigten Besitzers des Kraftfahrzeuges dient.<sup>237</sup> Dies zeigt sich bereits darin, dass für das Vorliegen einer Schwarzfahrt allein die zivilrechtlichen Rechtsbeziehungen zwischen dem Fahrer und dem Halter bzw. dessen Sachwalter maßgeblich sind. Demgemäß handelt es sich bei § 248b StGB, wonach sich strafbar macht, wer ein Kraftfahrzeug gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, weder um ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB<sup>238</sup> noch um ein strafrechtliches Verkehrsdelikt, sondern um ein strafrechtliches Eigentumsdelikt.<sup>239</sup> Hieran ändert angesichts der ausschließlich an die fehlende zivilrechtliche Nutzungsbefugnis anknüpfenden Pflichtverletzung auch nichts, dass die Zahl der Verkehrsunfälle auf Schwarzfahrten unverhältnismäßig groß ist. Diesem Aspekt der allgemeinen Verkehrssicherheit wird in der Rechtsordnung bereits dadurch Rechnung getragen, dass den Halter bzw. dessen Sachwalter strenge Sorgfaltspflichten treffen, um eine Schwarzfahrt zu verhindern (oben II. 7).

<sup>236</sup> OLG Karlsruhe, Urteil vom 15. Oktober 2012 - 1 U 66/12 - NJW-RR 2013, 734, juris Rn. 35.

<sup>237</sup> AG Düsseldorf, Beschluss vom 8. August 2012 - 513 IK 115/12 - ZinsO 2013, 837, juris Rn. 10; Kretschmer in: Leipold/Tsambikakis/Zöllner, Anwaltkommentar StGB, 3. Auflage 2020, § 248b StGB, A. Allgemeines, Rn. 1; Schmidt in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 823 BGB (Stand: 24.01.2023) Rn. 177.

<sup>238</sup> BGH, Urteil vom 4. Dezember 1956 - VI ZR 161/55 - BGHZ 22, 293, juris Rn. 12 f.; Schmidt in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 823 BGB (Stand: 24.01.2023) Rn. 177; etwas unklar ein Urteil des Strafsenats des Bundesgerichtshofs: BGH, Urteil vom 17. Oktober 1957 - 4 StR 523/57 - BGHSt 11, 47, juris Rn. 8.

<sup>239</sup> vgl. Niehaus in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 248b StGB (Stand: 28.02.2022) Rn. 2.

### Nutzungsbeschränkungen auf öffentlichen Straßen:

Ist an einem Verkehrsunfall ein Kraftfahrzeug beteiligt, das die Straße wegen einer Nutzungsbeschränkung nicht hätte befahren dürfen, hängt von deren Schutzzweck ab, ob die Pflichtverletzung haftungsrechtlich zuzurechnen ist.<sup>240</sup> Ist die Nutzung einer öffentlichen Straße nur für einen landwirtschaftlichen Verkehr gestattet, dient dies nicht dem Schutz von Radfahrern oder Fußgängern.<sup>241</sup> Die auf andere Verkehrsteilnehmer von Kraftfahrzeugen ausgehenden Gefahren hängen nämlich nicht davon ab, aus welchen (von den anderen Verkehrsteilnehmern oft auch nicht erkennbaren) Gründen eine Straße befahren wird, also etwa von einem landwirtschaftlich genutzten Pkw zulässig oder von einem zu Ausflugszwecken genutzten Pkw unzulässig. Gleiches gilt, wenn die Nutzung einer Straße nur für Anlieger freigegeben ist.<sup>242</sup>

Anders kann es sich aber verhalten, wenn die Nutzungsbeschränkung nicht vom Zweck der Fahrt, sondern von der Art des Fahrzeugs abhängt. Insoweit ist entscheidend, ob die Nutzungsbeschränkung mit dem Schutz des Verletzten dient.<sup>243</sup> Problematisch ist dies insbesondere bei einer Gewichtsbeschränkung. Außer Frage steht, dass diese primären Schäden an Straßen und Brücken durch den Schwerlastverkehr vermeiden sollen. Allerdings ist nicht zu verkennen, dass von einer Gewichtsbeschränkung faktisch in aller Regel nur Kraftfahrzeuge betroffen sind, die eine große Breite aufweisen. Damit besteht im Begegnungsverkehr eine Wechselwirkung zwischen der (mit dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs meist zusammenhängenden) Fahrzeugbreite und dem Risiko eines Unfallgeschehens. Dennoch dürfte ein Schutzzweckzusammenhang zu verneinen sein, da die Gewichtsbeschrän-

<sup>240</sup> OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47.

<sup>241</sup> OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84.

<sup>242</sup> LG Bonn, Urteil vom 17. Oktober 2008 - 18 O 151/08 - juris.

<sup>243</sup> OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47.

kung ihrer Art nach den fließenden Verkehr überhaupt nicht schützen soll, sondern nur die Bausubstanz des Straßenkörpers.<sup>244</sup>

Generell angeordnete Fahrverbote für Kraftfahrzeuge wegen ihrer absoluten Wirkung alle Verkehrsteilnehmer, auch Fußgänger und Radfahrer. In gleicher Weise wie bei allgemein angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen kann es nicht auf den konkreten Anlass für die Verkehrsbeschränkung ankommen.<sup>245</sup> Dies gilt wegen ihrer absoluten Wirkung beispielsweise selbst dann, wenn eine Straße wegen einer Baustelle gesperrt ist und sich der Unfall nicht im Baustellenbereich ereignet. Hinzu kommt, dass ein generell für Kraftfahrzeuge bestehendes Fahrverbot mittelbare Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten von Radfahrern und Fußgängern hat, da sich diese nicht mehr ohne Weiteres auf nahende Kraftfahrzeuge einstellen.

#### dd) Unerwartete Gefahrensituation

Bleibt einem Verkehrsteilnehmer in einer ohne sein Verschulden eingetretenen und für ihn nicht voraussehbaren Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung, begründen objektiv falsche Reaktionen im Regelfall kein Verschulden. Dies gilt insbesondere, wenn die tatsächliche Reaktion auf einer verständlichen Bestürzung beruht.<sup>246</sup> In einer vergleichbaren Situation können sich Unfallhelfer oder Unfallbeteiligte befinden, die aus einer Betroffenheit oder Aufregung heraus nicht immer sogleich zutreffend erkennen, wie sie weitere Gefahren (etwa auch Selbstgefährdungen durch den nachfolgenden Verkehr) am besten abwenden und welche Hilfeleistungen sachgerecht

sind.<sup>247</sup>

#### ee) Einsatzfahrzeuge:

Die dargelegten Prinzipien der Haftungsabwägung gelten auch, wenn es zu einem Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Einsatzfahrzeuges kommt, das Sonderrechte in Anspruch nimmt. Im Wesentlichen sind aber folgende Besonderheiten zu beachten:

Wegen des Gebots der Rücksichtnahme (§ 35 Abs. 8 StVO) dürfen Sonderrechte nur unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Dabei sind an die Sorgfalt des Fahrers des Einsatzfahrzeuges umso höhere Anforderungen zu stellen, je mehr dieser von den allgemein geltenden Verkehrsregeln abweicht<sup>248</sup> und größer in der konkreten Situation die hierdurch geschaffene Gefahrerhöhung ist.<sup>249</sup> So wird dem Fahrer eines Einsatzfahrzeuges beispielsweise an Kreuzungen oder Einmündungen nur die Befugnis verliehen, die grundsätzlich weiter bestehenden Vorrechte eines nach den allgemeinen Bestimmungen Vorfahrtberechtigten unter Anwendung größtmöglicher Sorgfalt außer Acht zu lassen.<sup>250</sup>

Ob die Inanspruchnahme der Sonderrechte berechtigt war, ist anhand einer ex-ante Betrachtung zu beantworten.<sup>251</sup> Das Gebot, freie Bahn zu schaffen, wird durch die Sondersignale zwar unabhängig von der Rechtmäßigkeit des Handelns ausgelöst.<sup>252</sup> Des-

<sup>244</sup> a.A. Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 24. August 2017 - 1 U 60/17 - juris Rn. 32.

<sup>245</sup> a.A. insoweit wohl: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47, das auf den konkreten Zweck abstellt.

<sup>246</sup> BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 13; OLG München, Urteil vom 9. Juni 2011 - 24 U 619/10 - juris Rn. 24; OLG München, Urteil vom 29. Juli 2020 - 10 U 1086/20 - juris Rn. 9; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 12 U 77/22 - juris Rn. 27.

<sup>247</sup> BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 13; OLG Köln, Urteil vom 5. Juli 2019 - I- 6 U 234/18 - NJW-RR 2020, 156, juris Rn. 36; OLG München, Urteil vom 9. Juni 2011 - 24 U 619/10 - juris Rn. 24.

<sup>248</sup> Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 18. Januar 2019 - 14 U 65/18 - juris Rn. 5.

<sup>249</sup> OLG Celle, Urteil vom 15. Februar 2018 - 5 U 121/17 - juris Rn. 16; KG Berlin, Urteil vom 15. Januar 2007 - 12 U 145/05 - NZV 2008, 147, juris Rn. 14.

<sup>250</sup> OLG Celle, Urteil vom 15. Februar 2018 - 5 U 121/17 - juris Rn. 16; OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. Februar 2018 - I-1 U 112/17 - NJW 2018, 1694, juris Rn. 61.

<sup>251</sup> OLG München, Urteil vom 12. Januar 2018 - 10 U 2135/17 - juris Rn. 3; OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 33.

<sup>252</sup> OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 33; OLG Düsseldorf, Urteil vom 11. Februar 2008 - I-1 U 114/07 - juris Rn. 14; OLG Dresden, Urteil

sen ungeachtet ist aber im Rahmen der Haftungsabwägung zu berücksichtigen, wenn die Sonderrechte pflichtwidrig in Anspruch genommen wurden.<sup>253</sup>

Meist führt selbst eine berechnete Inanspruchnahme von Sonderrechten zu einer gesteigerten Gefahrenlage. Sie erhöht damit im Regelfall im Rahmen der Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 1 StVG das Gewicht des Verursachungsbeitrages.<sup>254</sup> Dennoch kann es aber Unfallereignisse geben, bei denen trotz einer solchen Gefahrerhöhung der von dem Einsatzfahrzeug ausgehende Verursachungsbeitrag vollständig zurücktritt.

Fragen des Zurechnungszusammenhangs bei Verfolgungsunfällen sind unter b) erörtert.

#### ff) Verbot der Doppelverwertung

Einzelne Verursachungsbeiträge dürfen bei der Abwägung nicht summiert werden, wenn sie sich nur in demselben unfallursächlichen Umstand ausgewirkt haben.<sup>255</sup>

Faktisch wird dies in der Rechtsprechung bei Verursachungsbeiträgen verschiedener Beteiligten bereits durch die Grundsätze der Haftungseinheit verhindert (dazu unten IV. 2. f)). Gleiches gilt aber auch, wenn sich verschiedene Verursachungselemente ein und desselben Verkehrsteilnehmers im konkreten Unfallgeschehen zu einem einheitlichen Geschehensablauf verbinden.

vom 20. Dezember 2000 - 12 U 2428/00 - DAR 2001, 214, juris Rn. 7.

<sup>253</sup> OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 38; OLG Dresden, Urteil vom 20. Dezember 2000 - 12 U 2428/00 - DAR 2001, 214, juris Rn. 7.

<sup>254</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. Februar 2018 - I-1 U 112/17 - NJW 2018, 1694, juris Rn. 65; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 21. August 2017 - 1 U 58/17 - DAR 2018, 631, juris Rn. 39; verneint für ein mit mäßiger Geschwindigkeit unter Einsatz von Sondersignalen auf dem Seitenstreifen einer Autobahn fahrendes Polizeifahrzeug: OLG Frankfurt, Urteil vom 14. März 2016 - 1 U 248/13 - NJW-RR 2016, 1173, juris Rn. 15.

<sup>255</sup> BGH, Urteil vom 21. November 2006 - VI ZR 115/05 - NJW 2007, 506, juris Rn. 15; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. Juni 2010 - I-1 U 186/09 - juris Rn. 7; OLG Frankfurt, Urteil vom 9. März 2021 - 23 U 120/20 - juris Rn. 27.

Gerät etwa der Fahrer eines Kraftfahrzeugs aus Unachtsamkeit an den Bordstein und wird hierbei der rechte Vorderreifen des Fahrzeugs aufgeschlitzt, führt dies zu einer einheitlichen Gefahr, nämlich einem nicht mehr hinreichend lenkfähigen Kraftfahrzeug. Am Vorliegen einer „einzigsten“ Gefahr ändert nichts, dass sie durch zwei getrennte Komponenten ausgelöst wurde, nämlich durch das Verschulden des Fahrers einerseits und durch das Versagen einer Betriebseinrichtung (aufgeschlitzter rechter Vorderreifen) andererseits. Gerät der Fahrer in Folge der fehlenden Beherrschbarkeit des Fahrzeugs auf die Gegenfahrbahn und kollidiert auf dieser mit einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug, dessen Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit in unfallursächlicher Weise erheblich überschritten hat, dürfen deshalb die Unachtsamkeit des Fahrers und das Versagen der Betriebseinrichtung nicht in kumulierender Weise berücksichtigt werden. Vielmehr haben sich die beiden ersten Komponenten (Unachtsamkeit und aufgeschlitzter Vorderreifen) zu einer einheitlichen Gefahr verbunden und erst in ihrem Zusammenwirken dazu geführt, dass das Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn geraten ist. In die Gesamtbewertung kann jedoch (aber nicht im Sinne einer Addition) mit einfließen, dass die fehlende Beherrschbarkeit des Kraftfahrzeuges Folge zweier bereits für sich gesehen gefahrerhöhender Umstände ist.

Erst recht unzulässig ist es, einen zur Verwirklichung des Tatbestands der Haftung erforderlichen Umstand in die Abwägung der Verursachungsbeiträge in einer die Betriebsgefahr erhöhenden Weise einfließen zu lassen. So ist etwa der Betrieb eines Kraftfahrzeuges Voraussetzung für eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG. Deshalb kann im Rahmen der Haftungsabwägung (ohne Hinzutreten sonstiger risiko erhöhender Umstände) nicht als haftungserhöhend berücksichtigt werden, dass die Nutzung eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr gefährlich sei. Dieses generell bestehende Risiko ist der gesetzgeberische Grund für das Bestehen einer Haftung, also Voraussetzung dafür, dass überhaupt gehaftet wird. Dann kann dieser Umstand aber nicht zugleich die Betriebsgefahr erhöhen (vgl. zum strafrechtlichen Doppelverwertungsverbot § 46 Abs. 3 StGB).

## f) Haftungseinheit/Gesamtschau

### aa) Haftungseinheit

Haben Verursachungsbeiträge verschiedener Beteiligter zu einer einheitlichen Gefahr geführt, müssen diese bei der Haftungsabwägung wie eine Einheit behandelt werden (sog. Haftungseinheit).<sup>256</sup> Eine solche Haftungseinheit kann sowohl auf rechtlichen als auch auf tatsächlichen Gründen beruhen.<sup>257</sup>

Eine Haftungseinheit hindert unterschiedliche Haftungsquoten der zu einer Haftungseinheit verbundenen Personen.<sup>258</sup> Zugleich werden die Verursachungsbeiträge der zu einer Haftungseinheit verbundenen Personen gegenseitig zugerechnet.<sup>259</sup> Hierdurch werden diese bei der Haftungsabwägung mit anderen Schädigern und Geschädigten faktisch wie ein einziger Verursacher behandelt.<sup>260</sup>

Dahinter steht als Grundgedanke, dass eine sachgerechte Haftungsabwägung auch für jene Fallgestaltungen erreicht werden soll, in denen für einen sich einheitlich auswirkenden Verursachungsbeitrag nicht ein einziger Beteiligter haftungsrechtlich verantwortlich ist, sondern mehrere Beteiligte. Mit anderen Worten: Es soll sichergestellt werden, dass bei einem einheitlich wirkenden Verursachungsbeitrag nicht die Anzahl der Verursacher, sondern allein dessen Gewicht maßgebend ist. Daraus folgt zugleich, dass eine Haftungseinheit nur vorliegt, wenn sich durch das Zusammenwirken der einzelnen Verursachungsbeiträge die geschaffene Gefahr nicht erhöht hat, sondern diese quasi nur "arbeitsteilig" in einheitlich wirkender Weise entstanden ist.

Von vornherein kann angesichts dieses Zwecks der Haftungseinheit nicht deren Teil sein, wer für seinen tatsächlich geschaffenen Verursachungsbeitrag bereits dem Grunde nach keiner Haftung unterliegt; etwa weil er delikts- oder schuldunfähig ist<sup>261</sup> oder weil sein Verursachungsbeitrag bereits tatbestandlich nicht haftungsbegründend wirken kann.

Aus rechtlichen Gründen bilden - soweit sie dem Grunde nach beide haften - der Fahrer und der von ihm personenverschiedene Halter eines Kraftfahrzeuges eine Haftungseinheit.<sup>262</sup> Ebenso sind die Halter bzw. Fahrer einer Zugmaschine einerseits und sowie die Halter bzw. Fahrer eines Anhängers andererseits zu einer Haftungseinheit jedenfalls so lange verbunden sind, als der Fahrer des Gespanns eine einheitliche Sachherrschaft über die Zugmaschine und über den Anhänger ausübt.<sup>263</sup> Dies gilt hingegen nach der herrschenden Meinung nicht im Verhältnis zwischen einem abschleppenden und einem abgeschleppten Kraftfahrzeug, falls letzteres gelenkt werden muss und damit eine eigenständige Gefahrenquelle bildet.<sup>264</sup> Im Bereich der allgemeinen zivilrechtlichen Verschuldenshaftung bilden der Geschäftsherr einerseits sowie sein Verrichtungs- oder Erfüllungsgehilfe andererseits<sup>265</sup> bzw. (bei sich einheitlich auswirkenden Pflichtverletzungen) der aktiv Handelnde und der

<sup>256</sup> BGH, Urteil vom 19. Januar 2021 - VI ZR 210/18 - MDR 2021, 361, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 30.

<sup>257</sup> OLG Nürnberg, Urteil vom 17. Juni 2014 - 4 U 1706/12 - MDR 2014, 970, juris Rn. 90; Staudinger/Looschelders (2022) BGB § 426 Rn. 103.

<sup>258</sup> BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 29; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11.

<sup>259</sup> Teilweise wird diese Konstellation daher auch als Zurechnungseinheit bezeichnet (so etwa Ebert in: Erman BGB, Kommentar, 17. Auflage 2023, § 254 BGB Rn. 104).

<sup>260</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11.

<sup>261</sup> BGH, Urteil vom 1. März 1988 - VI ZR 190/87 - BGHZ 103, 338, juris Rn. 14; OLG Stuttgart, Urteil vom 8. Dezember 2003 - 5 U 76/03 - juris Rn. 51; OLG Frankfurt, Urteil vom 17. September 2003 - 17 U 73/03 - juris Rn. 15; vgl. Das unter II. 2. a) aa) genannte Beispiel.

<sup>262</sup> BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 39; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 9. Februar 2022 - 2 U 504/20 - juris Rn. 34; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50.

<sup>263</sup> vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 32.

<sup>264</sup> zum Meinungsstand: OLG Celle, Urteil vom 14. November 2012 - 14 U 70/12 - juris Rn. 4; Müller, VersR 2023, 943, 951.

<sup>265</sup> BGH, Urteil vom 1. Juli 1997 - VI ZR 205/96 - NJW 1997, 2756, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2009 - VII ZR 172/08 - NJW 2010, 1592, juris Rn. 23; OLG Rostock, Urteil vom 13. Oktober 2023 - 5 U 186/21 - MDR 2023, 1519, juris Rn. 107.

Überwachungspflichtige eine Haftungseinheit.<sup>266</sup>

Ob Verursachungsbeiträge verschiedener Beteiligter aus tatsächlichen Gründen eine einheitliche Gefahr begründen, hängt davon ab, ob sich die jeweiligen Verursachungsbeiträge zu einem einheitlichen Zwischenergebnis verschmolzen haben, bevor der Verursachungsbeitrag des weiteren Beteiligten hinzutreten ist.<sup>267</sup> Daran fehlt es, wenn mehrere Schädiger voneinander verschiedene Verursachungsfaktoren gesetzt haben, insbesondere wenn sich diese in ihrer Gefährlichkeit addieren.<sup>268</sup>

Führen etwa eine Verletzung der Aufsichtspflicht sowie das Fehlverhalten eines deliktstfähigen Kindes dazu, dass sich dieses unaufmerksam auf die Fahrbahn begibt und dort von einem Kraftfahrzeug erfasst wird, dessen Fahrer in unfallursächlicher Weise zu spät reagiert, bilden der Aufsichtspflichtige und das Kind gegenüber dem (ihrerseits zu einer Haftungseinheit verbundenen) Fahrer und Halter des Kraftfahrzeuges eine Haftungseinheit. Dies beruht darauf, dass erst das Zusammenwirken von Aufsichtspflichtverletzung und kindlichem Fehlverhalten jene (einheitliche) Gefahrenlage geschaffen hat, auf die der Fahrer des Kraftfahrzeuges zu reagieren hatte.<sup>269</sup> Aus denselben Erwägungen kann, abhängig vom Einzelfall, eine Haftungseinheit zwischen den Verursachern eines Erstunfalls bestehen, wenn durch diesen Teile eines Kraftfahrzeuges auf die Fahrbahn gelangt sind und hier-

durch ein Zweitunfall ausgelöst wird.<sup>270</sup>

### bb) Einzelabwägung und Gesamtschau

Soweit keine Haftungseinheit vorliegt, ist bei einer Mehrheit von Schuldern im Rechtsverhältnis zwischen jedem haftungsrechtlich Verantwortlichen der Verursachungsbeitrag gesondert zu ermitteln und nach § 17 Abs. 1 StVG abzuwägen (sog. Einzelabwägung). Zusammen haben die Verursacher jedoch nicht mehr als denjenigen Betrag aufzubringen, der bei einer Gesamtschau des Unfallgeschehens dem Anteil der Verursachung entspricht, die sie im Verhältnis zur Mitverantwortung des Geschädigten insgesamt zu tragen haben (Gesamtabwägung).<sup>271</sup>

Diese sich bei einer Gesamtschau ergebende Schadensquote ist in einem gerichtlichen Verfahren stets zu ermitteln, wenn ein das Schadensereignis mit verursachender Gläubiger gegen mehrere andere Verursacher gleichzeitig vorgeht oder wenn sich nach der Inanspruchnahme eines Verursachers die Frage stellt, was die übrigen Verursacher noch aufzubringen haben.<sup>272</sup> Nimmt ein Gläubiger hingegen nur einen einzigen (Mit-)Verursacher in Anspruch und haben die anderen Schuldner noch keinen Schadenersatz geleistet, kommt es nur auf die Einzelabwägung an. Eine Gesamtabwägung kann nämlich denknötwendig nie zu einem geringeren Gesamtbetrag führen als die Einzelabwägung.

Innerhalb eines insgesamt nach den Grundsätzen

<sup>266</sup> vgl. etwa OLG Frankfurt, Urteil vom 27. Oktober 2021 - 12 U 293/20 - BauR 2023, 245, juris Rn. 159.

<sup>267</sup> BGH, Urteil vom 18. September 1973 - VI ZR 91/71 - BGHZ 61, 213, juris Rn. 15 f.; BGH, Urteil vom 18. April 1978 - VI ZR 81/76 - NJW 1978, 2392, juris Rn. 7; OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn 48; vgl. BGH, Urteil vom 29. September 1970 - VI ZR 74/69 - BGHZ 54, 283, juris Rn. 8.

<sup>268</sup> OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn 48; OLG Hamm, Urteil vom 20. März 2000 - 6 U 216/99 - DAR 2000, 35, juris Rn. 27; OLG Hamm, Urteil vom 2. September 1999 - 6 U 55/99 - NZV 2000, 371, juris Rn. 16.

<sup>269</sup> vgl. BGH, Urteil vom 18. April 1978 - VI ZR 81/76 - NJW 1978, 2392, juris Rn. 7; OLG Stuttgart, Urteil vom 12. Juli 1991 - 2 U 190/90 - NZV 1992, 185, juris Rn. 44.

<sup>270</sup> vgl. OLG Hamm, Urteil vom 8. November 2019 - I-9 U 10/19 - NJW 2020, 1006, juris Rn. 27; zu Kettenauffahrunfällen: OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 48; Diehl, ZfSch 2004, 255, 257; zu einem mangels hinreichender Eigensicherung bei der Notbremsung eines Linienbusses stürzenden Fahrgast; OLG Hamm, Beschluss vom 10. März 2022 - I-7 U 3/22 - juris Rn. 13.

<sup>271</sup> zum Ganzen: BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11 ff.; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 67; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50 f.

<sup>272</sup> zum Ganzen: BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11 ff.; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 67; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50 f.

der Gesamtschau zu beurteilenden "multikausalen" Unfallgeschehens können einzelne Verursacher, etwa Fahrer und Halter, eine Haftungseinheit bilden. Dies führt dann dazu, dass sie sowohl bei der Einzelabwägung als auch bei der Gesamtschau wie ein einziger Schädiger zu behandeln sind.<sup>273</sup>

### 3. Verkehrsunfälle zwischen Kraftfahrzeug und Schienenfahrzeug

Wie ausgeführt, unterliegen Schienenfahrzeuge in Deutschland nicht dem Anwendungsbereich des Straßenverkehrsgesetzes (§ 1 Abs. 2 StVG). Für sie sind im Haftpflichtgesetz (HPfIG) gesonderte Haftungsnormen geschaffen.

Deren Kern liegt in einer Gefährdungshaftung, die nur bei Vorliegen höherer Gewalt (sowie hinsichtlich bestimmter beförderter Sachen) ausgeschlossen ist (§ 1 HPfIG). Bei einer Schadensverursachung durch mehrere Beteiligte ist in § 13 HPfIG eine Abwägungsvorschrift enthalten, die (in Verbindung mit § 18 Abs. 3 HPfIG) inhaltlich jener des § 17 StVG weitgehend entspricht.

Parallel hierzu verweist das Straßenverkehrsgesetz bei Verkehrsunfällen zwischen einem Schienen- und einem Kraftfahrzeug auf § 17 Abs. 1 StVG (§ 17 Abs. 4 StVG). Angesichts der Inhaltsgleichheit beider Regelungen beantwortet die Rechtsprechung die hieraus folgende Konkurrenzfrage letztlich nicht, sondern wendet § 17 Abs. 1 StVG und § 13 HPfIG nebeneinander an.<sup>274</sup>

Damit sind auch die vorstehend zu § 17 Abs. 1 StVG dargelegten Abwägungsgrundsätze auf Verkehrsunfälle zwischen Schienenfahrzeugen und Kraftfahrzeugen übertragbar. Allerdings kann sich, je nach Lage des Einzelfalls, die Betriebsgefahr des Schienenfahrzeuges (ggf. auch erheblich) erhöhen, weil diesem

in einer Gefahrensituation wegen der Schienengebundenheit ein Ausweichen nicht möglich ist. Ebenso kann sich auswirken, dass Schienenfahrzeuge im Vergleich zu Kraftfahrzeugen einen sehr langen Anhalteweg haben und dass ihre kinetische Energie sehr hoch ist.<sup>275</sup>

### 4. Verkehrsunfall bei Zusammenwirken von Gefährdungs- und Verschuldenshaftung

#### a) Grundsätze

Sind bei einem Verkehrsunfall ein Kraftfahrzeug und ein der Gefährdungshaftung des § 7 StVG nicht unterliegender Dritter, im Regelfall ein Fußgänger oder ein Radfahrer beteiligt, findet § 17 Abs. 1 StVG keine Anwendung. Im Zusammenwirken mit § 18 StVG betrifft diese gesetzliche Regelung nämlich nur die Haftungsabwägung zwischen den Fahrern und den Haltern von Kraftfahrzeugen. Dies hat zur weiteren Folge, dass (wegen der Verweisung auf § 17 Abs. 1 StVG) auch § 17 Abs. 3 StVG nicht anwendbar ist. Faktisch bedeutet dies, dass die Haftung des Halters eines Kraftfahrzeuges gegenüber einem Fußgänger oder einem Radfahrer nur beim Nachweis von höherer Gewalt (nicht wie gegenüber Haltern und Fahrern eines anderen Kraftfahrzeuges bereits beim Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses; dazu oben II. 6. b)) ausgeschlossen ist.<sup>276</sup> Als Abwägungsregelung greift bei solchen Unfallereignissen § 9 StVG ein, wonach bei einem Verschulden des Fußgängers oder Radfahrers (und ggf. eines anderen den Regelungen der Verschuldenshaftung unterliegenden Dritten) die allgemeinen zivilrechtlichen Bestimmungen zum Mitverschulden (§ 254 BGB; vergleichbar mit Art. 415 ZGB) Anwendung finden. Diese Verweisung auf die allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen ändert aber nichts daran, dass nach einhelliger Rechtsauffassung

<sup>273</sup> vgl. etwa Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9. November 2022 - 7 U 216/20 - juris Rn. 50.

<sup>274</sup> BGH, Urteil vom 11. Juni 2013 - VI ZR 150/12 - NJW 2013, 3235, juris Rn. 10; OLG Celle, Urteil vom 27. November 2018 - 14 U 59/18 - NJW-RR 2019, 217, juris Rn. 25; OLG Dresden, Urteil vom 9. Juli 2019 - 4 U 333/19 - juris Rn. 3; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 10/23 - juris Rn. 23.

<sup>275</sup> vgl. BGH, Urteil vom 16. Oktober 2007 - VI ZR 173/06 - NJW-RR 2008, 335, juris Rn. 18; OLG Celle, Urteil vom 27. November 2018 - 14 U 59/18 - NJW-RR 2019, 217, juris Rn. 25; OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 36/20 - VersR 2023, 926, juris Rn. 64; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 10/23 - juris Rn. 38.

<sup>276</sup> OLG München, Urteil vom 20. Oktober 2021 - 10 U 6524/20 - juris Rn. 48; OLG Nürnberg, Urteil vom 23. November 2004 - 3 U 2818/04 - DAR 2005, 160, juris, Rn. 9.

bei dem einem Fahrer und Halter eines Kraftfahrzeugs zurechenbaren Verursachungsbeitrag die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges in gleicher Weise zu berücksichtigen ist wie bei einer Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG.<sup>277</sup> Vereinfacht gesagt folgt daraus, dass der Verursachungsbeitrag des Fußgängers oder Radfahrers an Hand der Kriterien des § 254 BGB und der Verursachungsbeitrag des Halters und Fahrers des Kraftfahrzeuges an Hand der Kriterien des § 17 Abs. 1 StVG zu bewerten sind. Nur so lässt sich gewährleisten, dass die Grundgedanken der Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG auch in die Haftungsabwägung mit Fußgängern und Radfahrern eingehen. Der entscheidende Unterschied zur Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 1 StVG liegt also im Ergebnis nur darin, dass auf Seiten des Fußgängers oder Radfahrers (sowie ggf. eines sonstigen Dritten) ausschließlich jene unfallursächlichen Verursachungsbeiträge berücksichtigt werden dürfen, hinsichtlich derer ein Verschulden, ggf. über einen Anscheinsbeweis, festgestellt ist.<sup>278</sup>

#### b) Vertrauensgrundsatz

Eine eher noch größere Bedeutung als im Rahmen von § 17 Abs. 1 StVG kommt bei der Haftungsabwägung nach § 9 StVG dem Umfang des Vertrauensgrundsatzes zu. Dies resultiert zum einen daraus, dass zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern häufig auch Kinder, ältere Menschen und hilfsbedürftige Personen zählen, gegenüber denen der Vertrauensgrundsatz naturgemäß gewissen Schranken unterliegen muss. Zum andern ist zu berücksichtigen, dass sich der Umfang des Vertrauensgrundsatzes auch an der Lebensrealität auszurichten hat. In Verkehrssituationen, in denen typischerweise mit einer erhöhten Anzahl von Verkehrsverstößen zu rechnen ist, wie et-

wa beim Überqueren einer Fahrbahn durch Fußgänger oder (jedenfalls in Deutschland) beim Fahrverhalten von Radfahrern im Kreuzungsbereich, wird daher der Vertrauensgrundsatz eingeschränkt. Hiervon ausgehend sind in der deutschen Rechtsprechung u.a. folgende Grundsätze entwickelt worden:

#### Fußgänger

Hat ein aus Sicht des Kraftfahrers von links die Fahrbahn überquerender Fußgänger den Bereich der Fahrbahn bereits betreten und ist noch in Bewegung, darf der Kraftfahrer nicht ohne Weiteres darauf vertrauen, der Fußgänger werde in der Mitte der Fahrbahn stehen bleiben und ihn vorbeilassen.<sup>279</sup> Zwar hat ein Fußgänger, der beim Überschreiten einer belebten und nicht allzu schmalen Straße zunächst (soweit es der von links kommende Verkehr gestattet) bis zur Mitte geht, dort zu warten, bis er auch die andere Fahrbahnhälfte gefahrlos überqueren kann. Dem Vertrauen hierauf ist aber zumindest dann die Grundlage entzogen, wenn bei verständiger Würdigung aller Umstände für den Kraftfahrer Anlass besteht, an einem verkehrsgerechten Verhalten des Fußgängers zu zweifeln. Dies ist der zumindest dann der Fall, wenn sich der Fußgänger nicht mit normaler Gehgeschwindigkeit bewegt, sondern die Fahrbahn rennend zu überqueren versucht.<sup>280</sup>

Der Kraftfahrer ist grundsätzlich auch bei breiteren Straßen verpflichtet, die gesamte Straßenfläche vor sich zu beobachten. Er muss daher einen von links kommenden Fußgänger (soweit keine Sichtbehinderung besteht) bereits beim Betreten der Gegenfahrbahn erkennen. Er braucht aber ohne gegenteilige Anhaltspunkte nicht darauf gefasst zu sein, dass ein erwachsener Fußgänger, der nach dem Überschreiten der Gegenfahrbahn vor oder in der Mitte der Straße angehalten hat, wieder unerwartet weiter in seine Fahrbahn läuft.<sup>281</sup>

<sup>277</sup> vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 30; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 - juris Rn. 18 OLG Zweibrücken, Beschluss vom 8. März 2021 - 1 U 141/19 - DAR 2021, 569, juris Rn. 42; OLG München, Urteil vom 20. Oktober 2021 - 10 U 6514/20 - juris Rn. 51.

<sup>278</sup> BGH, Urteil vom 24. September 2013 - VI ZR 255/12 - NJW 2014, 217, juris Rn. 7; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 30; OLG Bamberg, Urteil vom 20. Juli 2021 - 5 U 428/20 - juris Rn. 14.

<sup>279</sup> BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 24. Februar 1987 - VI ZR 19/86 - NJW 1987, 2377, juris Rn. 20.

<sup>280</sup> BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 13 f.

<sup>281</sup> BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 11; vgl. auch Saarländisches Oberlandesgericht

Der Fahrer eines Kraftfahrzeuges muss grundsätzlich damit rechnen, dass sich auf dem für ihn (etwa wegen einer Kurve) nicht sichtbaren Teil der ihm vorliegenden Fahrbahn Personen, auch auf der Fahrbahn liegende Personen oder Hindernisse befinden. Er darf aber grundsätzlich darauf vertrauen, dass Fußgänger nicht plötzlich vor ihm auf die Fahrbahn treten und muss deshalb seine Geschwindigkeit nicht hierauf einrichten.<sup>282</sup>

#### Radfahrer:

Ist die in einem Kreuzungsbereich bei verkehrsgerechtem Verhalten vorgegebene Wegführung für einen Radfahrer mit einer Streckenverlängerung oder einer Geschwindigkeitsreduzierung verbunden, kann (abhängig vom Einzelfall) nicht außerhalb der Lebenserfahrung liegen, dass ein Radfahrer einen direkten Weg wählt, um abzukürzen.<sup>283</sup>

#### c) Kinder/ältere Menschen: aa) Deliktsfähigkeit

Vorab ist anzumerken, dass in Deutschland seit dem 01. August 2002 eine gestufte Regelung für die Deliktsfähigkeit von Kindern und Minderjährigen gilt:

##### § 828 BGB

*(1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.*

*(2) Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. Dies gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.*

Der Gesetzgeber hat mit der Einführung von § 828 Abs. 2 BGB dem Umstand Rechnung getragen, dass Kinder bis zur Vollendung ihres zehnten Lebensjahres

regelmäßig überfordert sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen, insbesondere die Entfernungen und Geschwindigkeiten von anderen Verkehrsteilnehmern richtig einzuschätzen und sich den Gefahren entsprechend zu verhalten.<sup>284</sup> Diese Haftungsfreistellung schließt nicht nur eine Haftung des Kindes aus, sondern erstreckt sich (gleichermaßen wie § 828 Abs. 1 BGB) auch auf die Zurechnung eines Mitverschuldens nach § 254 BGB.<sup>285</sup> Sie greift aber angesichts ihres Schutzzwecks nur ein, wenn das Unfallgeschehen in irgendeinem Zusammenhang mit den spezifischen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs steht.<sup>286</sup>

Bei Minderjährigen mit einem vollendeten 10 Lebensjahr entfällt eine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit, wenn es an der erforderlichen Einsichtsfähigkeit fehlt (§ 828 Abs. 3 BGB). Diese objektive Voraussetzung der Haftungsfähigkeit ist vorrangig und getrennt von der nachgelagerten Frage des Verschuldens in der konkreten Verkehrssituation zu prüfen.<sup>287</sup> Für die Einsichtsfähigkeit kommt es darauf an, ob das Kind nach seiner geistigen Entwicklung im Zeitpunkt der schädigenden Handlung einsehen konnte, dass sein Handeln allgemein gefährlich ist, ein Unrecht darstellt und es daher irgendwie für sie eintreten muss.<sup>288</sup> Für das Verschulden ist entscheidend, ob das Kind in der konkreten Verkehrssituation die von seiner Handlung ausgehende Gefahr erkennen und sachgerecht reagieren kann.<sup>289</sup> In der Rechtsprechung

Saarbrücken, Urteil vom 26. Mai 2023 - 3 U 4/23 - NJW-RR 2023, 1140, juris Rn. 43.

<sup>282</sup> OLG Koblenz, Beschluss vom 21. September 2021 - 12 U 777/21 - NJW-RR 2022, 104, juris Rn. 9.

<sup>283</sup> vgl. für Sondersituation: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 - juris Rn. 17.

<sup>284</sup> vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 16 und 26; BGH, Urteil vom 14. Juni 2005 - VI ZR 181/04 - NJW-RR 2005, 1263, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 10.

<sup>285</sup> BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 14.

<sup>286</sup> BGH, Urteil vom 30. November 2004 - VI ZR 335/03 - BGHZ 161, 180, juris Rn. 8 ff.; BGH, Urteil vom 30. November 2004 - VI ZR 365/03 - NJW 2005, 356, juris Rn. 5 ff., dort jeweils verneint, wenn ein 9-jähriges Kind mit seinem Kickboard bzw. mit seinem Fahrrad einen parkenden Pkw beschädigt; BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 7.

<sup>287</sup> vgl. Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 25; Reichold in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 10. Aufl., § 828 BGB (Stand: 01.02.2023) Rn. 5.

<sup>288</sup> Reichold in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 10. Aufl., § 828 BGB (Stand: 01.02.2023) Rn. 5.

<sup>289</sup> vgl. Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 25.

wurde bereits vor der gesetzgeberischen Anhebung der Deliktsfähigkeit für Unfälle im Straßenverkehr die generelle Einsichtsfähigkeit von Kindern (auch von 7 bis 10 Jahren) kaum verneint.<sup>290</sup> Vielmehr wird in der gerichtlichen Praxis der Fokus weitgehend auf die für ein kindliches Verschulden in der konkreten Verkehrslage anzulegenden Maßstäbe gerichtet. Dabei wird nicht immer trennscharf zwischen § 828 Abs. 3 BGB und dem Verschulden nach § 276 BGB differenziert und die Frage der Deliktsfähigkeit oft übersprungen.

### bb) Verschulden

Da der Gesetzgeber insoweit durch § 828 Abs. 2 BGB eine klare Grenzlinie<sup>291</sup> für die unter 10-jährigen Kinder gezogen hat, ist die Verschuldensthematik in Deutschland in ihrem Gewicht reduziert und auf Kinder beschränkt, die das 10. Lebensjahr überschritten haben. Wie die § 828 Abs. 2 BGB zu Grunde liegende Vermutung des Gesetzgebers bekräftigt, ist bei Kindern dieses Alters bei einem objektiven Fehlverhalten nicht ohne Weiteres von einem fehlenden Verschulden auszugehen:

Das Verschulden eines Minderjährigen setzt voraus, dass es ihm möglich ist, die im Straßenverkehr auftretende Situation richtig einzuschätzen und seine Handlungen danach auszurichten. Da diese Fähigkeiten mit zunehmender Reife wachsen, müssen sich die Anforderungen an dem jeweiligen Alter des Kindes orientieren. Es sind also vor allem bei jüngeren Kindern andere Maßstäbe als bei Erwachsenen anzulegen.<sup>292</sup>

Exemplarisch soll dies an Hand eines Unfallgeschehens aufgezeigt werden, bei dem ein 11-jähriges Mädchen als letztes Kind einer Gruppe von vier Kindern die Fahrbahn überquert hat und dabei von einem Kraftfahrzeug erfasst wurde. Das Oberlandesge-

richt Celle hat hierzu ausgeführt:<sup>293</sup>

*"...Neben dem Alter des Kindes (Hinweis des Autors: in dem Verfahren Klägerin) ist auch die konkrete Unfallsituation zu bewerten. Denn hinter der Einsicht in die Verantwortlichkeit kann die Fähigkeit, das Gefährliche eines Vorganges oder Zustandes zu erkennen und den Handlungswillen entsprechend dem verkehrsmäßigen Sollen zu bestimmen, in einer für bestimmte Altersstufen geradezu typischen Weise zurückbleiben (BGH, Urteil vom 21. Mai 1963 VI ZR 254/62 - BGHZ 39, 281, juris Rn. 16...).*

...

*Von einem schuldhaften, hier fahrlässigen Handeln der Klägerin, mit der Folge einer Mithaftung, könnte nur gesprochen werden, wenn Kinder ihres Alters und ihrer Entwicklungsstufe bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätten voraussehen müssen, dass ihr Tun verletzungsträchtig ist, und wenn es ihnen bei Erkenntnis der Gefährlichkeit ihres Handelns in der konkreten Situation möglich und zumutbar gewesen wäre, sich dieser Erkenntnis gemäß zu verhalten (vgl. ..., BGH, Urteil vom 27. Januar 1970 - VI ZR 157/68 - juris Rn. 21, juris; OLG Celle, Urteil, Urteil vom 19. Februar 2020 - 14 U 69/19 - juris Rn. 34).*

...

*Es muss der Gesamtsituation, der das Kind in der jeweiligen Verkehrssituation ausgesetzt gewesen ist, Rechnung getragen werden. Die kindlichen Eigenheiten, insbesondere die jungen Menschen wesenseigene Impulsivität, mangelnde Konzentrationsfähigkeit und gruppenspezifische Verhaltensweise müssen berücksichtigt werden (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. August 2013 1 U 68/12 - juris; OLG Saarbrücken, Urteil vom 24. April 2012 - 4 U 131/11 - juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. Februar 2018 - I-1 U 160/15 - juris Rn. 105).*

...

*Diese Gesamtsituation begründet nach der Ansicht des Senats kein Verschulden der Klägerin. Die Klägerin*

<sup>290</sup> Zusammenfassung bei Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 26 ff. - und diese Rechtsprechung kritisierend.

<sup>291</sup> so BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 10.

<sup>292</sup> vgl. zum Ganzen: OLG Köln, Urteil vom 27. September 2018 - 28 U 16/18 - NJW-RR 2019, 546, juris Rn. 21; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 3. Januar 2020 - 7 U 33/19 - juris Rn. 25; OLG Celle, Urteil vom 19. Mai 2021 - 14 U 129/20 - NJW 2021, 2124, juris Rn. 19 ff.

<sup>293</sup> Auszug aus OLG Celle, Urteil vom 19. Mai 2021 - 14 U 129/20 - NJW 2021, 2124, juris Rn. 19 ff., Zitate leicht verändert.

hat sich in einer Gruppe von Kindern bewegt und hat - nach den Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils - zwar das Fahrzeug herannahen sehen, zu diesem Zeitpunkt befand sie sich aber bereits mit den drei vorausgehenden Kindern auf der Fahrbahn, mit denen sie als Gruppe zur Schule gehen wollte. Die hierdurch zwangsläufig entstandene Gruppendynamik, nicht als einziges Kind aus der Gruppe zurückzubleiben, muss bei der Bewertung der Gesamtsituation ebenso berücksichtigt werden, wie die Schwierigkeit, in der Dunkelheit die Entfernung und Geschwindigkeit eines Fahrzeugs richtig zu schätzen.

...

Denn gerade bei Gruppenbildung minderjähriger Verkehrsteilnehmer ist bei den einzelnen Kindern mit Abgelenktheit und Unachtsamkeit zu rechnen. Dass ein Kind, ohne auf bevorrechtigten Verkehr zu achten, hinter einem anderen Kind die Straße überquert, ist ein geradezu typischer Vorgang (OLG Oldenburg, Urteil vom 26. Februar 2004 - 8 U 229/03 - juris Rn. 11). Hinzu kommt vorliegend, dass bereits drei der vier Kinder die Straße überquert hatten und die Klägerin als letztes Kind aus der Gruppe von dem Beklagten zu 1 erfasst worden ist, als es ebenfalls fast die Straßenüberquerung abgeschlossen hatte".

### cc) Vertrauensgrundsatz

Die besondere Herausforderung, die der Straßenverkehr an Kinder, hilfsbedürftige und ältere Menschen stellt (vgl. § 3 Abs. 2a StVO), schlägt sich auch im Umfang des Vertrauensgrundsatzes nieder. Vergrößernd formuliert gilt dieser nur eingeschränkt, wenn eine Verkehrssituation vorliegt, die von einem Kind oder von einem älteren bzw. hilfsbedürftigen Menschen nicht in einer für Erwachsene typischen Weise erkannt und bewältigt werden kann und wenn es dem Fahrer des Kraftfahrzeuges möglich ist, dies zu erkennen.

Das heißt aber zugleich, dass der Vertrauensgrundsatz im Ausgangspunkt auch hinsichtlich des Verkehrsverhaltens von Kindern<sup>294</sup> sowie von älteren

oder hilfsbedürftigen Menschen<sup>295</sup> eingreift. Es hängt also von der konkreten Verkehrssituation ab, ob und ggf. in welchem Umfang sich ein Kraftfahrer auf ein verkehrsgerechtes Verhalten von Kindern und älteren Personen verlassen darf.

Danach muss der Fahrer besondere Vorkehrungen für seine Fahrweise treffen, wenn das Verhalten der Kinder oder die Situation, in der sie sich befinden, Auffälligkeiten zeigt, die nach der allgemeinen Lebenserfahrung zu einer Gefährdung führen können.<sup>296</sup> Abhängig von der Intensität dieser Gefährdung können die gebotenen Verhaltensweisen von einer erhöhten Aufmerksamkeit und steten Bremsbereitschaft oder einer intensivierten Beobachtung des gesamten räumlichen Umfelds bis hin zu einer erheblichen Verminderung der sonst zulässigen Geschwindigkeit, unter Umständen bis auf Schrittgeschwindigkeit, reichen.<sup>297</sup> Bei besonderen Fallgestaltungen entfällt der Vertrauensgrundsatz selbst dann, wenn der Fahrer des Kraftfahrzeuges ein Kind nicht erkennen kann, etwa wenn aus einer unübersichtlichen Hofeinfahrt ein Ball über die Fahrbahn rollt oder (wegen der Gefahr eines Mitzieheffekts) wenn zuvor Kinder aus einem Hauseingang kommend rennend die Fahrbahn überquert haben.

Befindet sich eine ältere Person in einer Lage, in der für sie nach der Lebenserfahrung keine Gefährdung zu erwarten ist, braucht ein Kraftfahrer nicht allein schon wegen ihres höheren Alters ein Höchstmaß an Sorgfalt einzuhalten.<sup>298</sup> Anderes gilt aber, wenn sich der ältere Mensch in einer Verkehrssituation befindet, in der erfahrungsgemäß damit gerechnet werden muss, dass er das Geschehen nicht mehr voll werden übersehen und meistern können. Konkreter Anhaltspunkte für eine Verkehrsunsicherheit bedarf

<sup>295</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 18, für ältere Menschen.

<sup>296</sup> BGH, Urteil vom 23. April 2002 - VI ZR 180/01 - NJW 2002, 2324, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 10. Oktober 2000 - VI ZR 268/99 - NJW 2001, 152, juris Rn. 6; OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 41.

<sup>297</sup> vgl. OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 41.

<sup>298</sup> BGH, Urteil vom 19. April 1994 - VI ZR 219/93 - NJW 1994, 2829, juris Rn. 12; OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 19.

<sup>294</sup> so ausdrücklich: OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 41.

es dann nicht.<sup>299</sup>

### dd) Abwägungsmaßstab

Im Rahmen der Abwägung gemäß § 9 StVG müssen bei der Bewertung des Verschuldens von Kindern altersgemäße Maßstäbe angelegt werden, wenn und soweit sich in deren Fehlverhalten niederschlägt, dass der Lern- und Eingewöhnungsprozess in die Gefahren des Straßenverkehrs noch nicht abgeschlossen ist. Ein Mitverschulden von Kindern ist dann im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG, §254 BGB geringer zu bewerten als in einer vergleichbaren Verkehrssituation das entsprechende Mitverschulden eines Erwachsenen.<sup>300</sup>

### 5. Verkehrsunfall bei Zusammenwirken mit Tiergefahr

Verwirklicht sich in einem Schadensereignis sowohl die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges als auch die gemäß § 833 BGB grundsätzlich zu einer Gefährdungshaftung führende Tiergefahr, richtet sich die Abwägung nach den zu § 17 Abs. 1 StVG entwickelten Grundsätzen (§ 17 Abs. 4 StVG). Über die bereits zu § 17 Abs. 1 StVG allgemein dargelegten Kriterien hinaus ergibt sich in der Rechtsprechung tendenziell eine gewisse Differenzierung danach, ob das Tier unter menschlicher Führung am Straßenverkehr teilgenommen hat oder ob es in die Fahrbahn hineingelaufen ist.

Bei einem von einem Menschen im Straßenverkehr geführten Pferd berücksichtigt die Rechtsprechung zu Lasten des Tierhalters u.a. das einem Pferd wesensimmanent anhaftende Gefahrenpotential und die damit verbundenen geringen Möglichkeiten, auf ein scheuendes Pferd steuernd einzuwirken. Dem steht auf Seiten des Halters des Kraftfahrzeuges u.a.

gegenüber, dass motorbetriebene Kraftfahrzeuge geräuschempfindliche Tiere, wie Pferde, erschrecken können und dass Pferde auf Bewegungen in ihrem Umfeld eher sensibel reagieren; insbesondere, wenn etwas geschieht, was sie nicht erwarten. Die Rechtsprechung neigt daher bei einem schuldlosen Verhalten des Führers des Pferdes und des Führers des Kraftfahrzeuges zu einer je hälftigen Verursachung.<sup>301</sup>

Deutlich stärker wird die Tiergefahr im Regelfall gewichtet, wenn ein Tier nicht Teil eines von Menschen mit beherrschten Verkehrsvorganges ist, sondern seiner tierischen Natur gemäß unberechenbar in eine Fahrbahn hineinläuft (freilaufender Hund; ausgebüxter Bulle). In einer solchen Lage stellt das Tier von vornherein im Straßenverkehr einen gefährlichen Fremdkörper dar. Deswegen wird bei Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeugen und freilaufenden Tieren meist eine überwiegende Verantwortlichkeit des Tierhalters angenommen.<sup>302</sup> Bei einer sich im öffentlichen Straßenraum ereignenden Kollision mit einem Großtier tritt eine (nicht durch ein Verschulden des Fahrers erhöhte) Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges hinter die Tiergefahr jedenfalls dann zurück, wenn den Halter des Tieres (etwa wegen der unzureichenden Sicherung einer Viehweide) ein Verschulden trifft. Dahinter steht der Gedanke, dass sich derartige Unfälle in einem Verkehrsraum ereignen, in dem sich ein Fahrzeug bestimmungsgemäß aufhält, während ein Großtier dort schlechterdings nichts zu suchen hat.<sup>303</sup>

### 6. Revisionsgerichtliche Prüfung

Da die Abwägung der Verursachungsbeiträge in erheblichem Umfang bewertenden Charakter trägt, ist die revisionsgerichtliche Prüfungskompetenz be-

<sup>299</sup> BGH, Urteil vom 19. April 1994 - VI ZR 219/93 - NJW 1994, 2829, juris Rn. 12; OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 19.

<sup>300</sup> vgl. BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 13. Februar 1990 - VI ZR 128/89 - NJW 1990, 1483, juris Rn. 22; OLG Karlsruhe, Urteil vom 20. Juni 2012 - 13 U 42/12 - NJW 2012, 3042, juris Rn. 13; OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 58.

<sup>301</sup> OLG Celle, Teilurteil vom 20. Januar 2016 - 14 U 128/13 - VersR 2017, 567, juris Rn. 13; OLG Celle, Urteil vom 10. April 2018 - 14 U 147/17 - NJW-RR 2018, 728, juris Rn. 37, dort allerdings mit dem Hinweis darauf, dass die Tiergefahr grundsätzlich größer wiege, dies aber durch die Unfallbeteiligung eines Lkws kompensiert werde.

<sup>302</sup> umfassende Nachweise bei: AG Brandenburg, Urteil vom 21. Februar 2019 - 31 C 211/17 - juris Rn. 67.

<sup>303</sup> Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 17. Februar 2005 - 7 U 168/03 - juris Rn. 41 f.; AG Köln, Urteil vom 2. November 2022 - 261 C 118/22 - juris Rn. 25.

schränkt.

Im Revisionsverfahren nur zu überprüfen, ob alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zugrunde gelegt sind.<sup>304</sup> Das Revisionsgericht überprüft also, ob die Abwägung aufgrund aller feststehenden unfallursächlichen Umstände des Einzelfalls vorgenommen wurde und ob das vorinstanzliche Gericht erkannt hat, dass für die Abwägung in erster Linie das Maß der Verursachung von Belang ist, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben. Vor allem erstreckt sich die revisionsgerichtliche Kontrolle darauf, ob alle unfallursächlichen Tatsachen in verfahrensgemäßer Weise und vollständig festgestellt wurden und ob das vorinstanzliche Gericht erkannt hat, dass ein Faktor bei der Abwägung ein etwa vorhandenes Verschulden eines oder mehrerer Beteiligter ist.<sup>305</sup>

Uneingeschränkt ist vom Revisionsgericht zu überprüfen, ob in diesem Zusammenhang die Grundsätze des Anscheinsbeweises richtig angewandt wurden.<sup>306</sup>

#### IV. Haftungsabwägung im georgischen Recht

##### 2. Fehlende gesetzliche Regelung

Das ZGB enthält, anders als das deutsche Recht, keine gesonderten Regelungen zur Haftungsabwägung bei mehreren an einem Verkehrsunfall beteiligten Kraftfahrzeugen oder bei Verkehrsunfällen zwischen einem Kraftfahrzeug und einem nicht dem Anwendungsbereich von Art. 999 ZGB unterliegenden Verkehrsteilnehmer.

Der georgische Gesetzgeber hat zwar erkannt, dass es bei einer Schadensverursachung durch mehrere Beteiligte dem Grunde nach zu gegenläufigen

Ansprüchen kommen kann. Er hat hierzu in Art. 415 ZGB auch eine Regelung getroffen, dabei aber zumindest nach dem Wortlaut der Bestimmung nur Haftungsansprüche aus einem beiderseitigen Verschulden in den Blick genommen. Dabei hat er nicht bedacht, dass Art. 999 ZGB eine Gefährdungshaftung enthält, bei der es in gleicher Weise zu gegenläufigen Ansprüchen kommen kann.

Wegen der identischen Rechts- und Interessenlage ist es sachgerecht, diese Regelungslücke durch eine analoge Anwendung von Art. 415 ZGB dahin zu schließen, dass es für die Abwägung der Haftung beim Halter eines Kraftfahrzeuges nicht auf das Maß des Verschuldens, sondern auf das Maß der Verursachung ankommt. Ohne eine solche analoge Anwendung käme es zu schlechterdings unververtretbaren Ergebnissen, da es dann an einer Regelung fehlen würde, welche die gegenläufigen Ansprüche zu einem sachgerechten Ausgleich bringt. Entweder würden dann beide gegenläufigen Ansprüche einander in vollem Umfang gegenüberstehen oder man müsste, was rechtlich ohnehin nicht begründbar wäre, beiden Beteiligten gegenseitige Ansprüche versagen. Beides wäre aber gleichermaßen absurd.

Deswegen ist bei der Haftung von mehreren an einem Verkehrsunfall beteiligten Haltern sowie bei einem Zusammentreffen von Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, etwa bei einem Zusammenstoß zwischen einem Kraftfahrzeug und einem Fußgänger, der Rechtsgedanke von Art. 415 ZGB aufzugreifen.

Das heißt, dass bei jenem Verkehrsteilnehmer, der einer Gefährdungshaftung unterliegt, an Stelle des Verschuldens die Verursachung des Verkehrsunfalles tritt. Dies ist auch mit Blick darauf sachgerecht, dass sich die aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ausgehenden Gefahren gegenüber den Haltern anderer Fahrzeuge in gleicher Weise auswirken wie gegenüber Dritten. Ohne eine solche Auslegung würde zudem die in Art. 999 ZGB geschaffene Gefährdungshaftung verwässert, da sie dann im Innenverhältnis zwischen den unfallbeteiligten Haltern mehrerer Kraftfahrzeuge, also bei einem erheblichen Teil aller Verkehrsunfälle, keine Auswirkungen hätte.

<sup>304</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2022 - NJW 2023, 1123 - VI ZR 344/21, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 15. Mai 2018 - VI ZR 231/17 - VersR 2018, 957, juris Rn. 10.

<sup>305</sup> vgl. BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810 - juris Rn. 8.

<sup>306</sup> BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 12.

Dies führt auch nicht dazu führen, dass das Verschulden eines Unfallbeteiligten bei der Abwägung ohne Belang wäre. Vielmehr erfasst die Verursachung auch einen Verschuldensbeitrag, so dass dieser einen (ggf. erheblichen) Faktor bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge darstellt.

Eine solche Lösung über die Verursachungsbeiträge ist auch sachgerechter als eine reine Abwägung der Verschuldensbeiträge. Sie setzt nämlich nicht nur die gesetzlichen Gründe für die Schaffung einer Gefährdungshaftung im Innenverhältnis zwischen mehreren Schädigern um. Vielmehr ist sie auch interessengerecht, weil sie es ermöglicht, alle für die Haftung relevanten Aspekte, nicht nur das Verschulden, bei der Haftungsabwägung zu berücksichtigen.

### **3. Unterlassene Abwägung von Verschuldensbeiträgen bei Verletzung einer straßenverkehrsrechtlichen Kardinalpflicht - OGH, № 5b-784-2021, 05.04.2022**

Einem anderen Fall aus neuester Rechtsprechung lag der folgende Sachverhalt zu Grunde:

Ein Polizeifahrzeug hat bei der Verfolgung des Fluchtfahrzeuges mit einer Geschwindigkeit von 110 km/h und mit eingeschalteten Sirenen den Fahrstreifen gewechselt. Es ist hierbei auf ein anderes Kraftfahrzeug aufgefahren, dessen Fahrer rückwärtsgefahren ist. Der Fahrer des Polizeifahrzeuges hat zu bremsen versucht, den Unfall war aber nicht mehr vermeiden können.

Das OGH hat dem Versicherer des Innenministeriums vollen Schadenersatz gegen den Rückwärtsfahrenden (Schädiger) zugesprochen (wobei der genaue Umfang des Schadenersatzes noch streitig war) und somit ihn als alleinigen Verursacher des Unfalles erachtet. Die Begründung des Urteils hätte zwar klarer ausfallen können; folgendes lässt sich dem Urteil aber eindeutig entnehmen:

a) Auf Seiten des Polizeifahrzeuges hat das Gericht (stillschweigend) den Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses nicht als erbracht angesehen. Das war auch richtig.

b) Das Gericht hat keine Quotelung vorgenommen und die Verschuldensbeiträge des Fahrers des Polizeifahrzeuges und des Schädigers zumindest nicht ausdrücklich gegeneinander abgewogen. Hätte es dies sachgerecht getan, wäre kaum in Betracht gekommen, dem Versicherer des Innenministeriums vollen Schadenersatz zuzusprechen. Zumindest hätte das Gericht zuvor prüfen müssen, ob das Schadensereignis nicht auch für den Fahrer des Polizeifahrzeuges vorhersehbar und vermeidbar war.

Darüber hinaus hätte erörtert werden sollen, ob das Verhalten des Flüchtenden das Verhalten des Fahrers des Polizeifahrzeuges (Geschwindigkeit, Fahrstreifenwechsel etc.) "herausfordert" hat. Im Rechtsverhältnis zum Flüchtenden gehört in den sog. Verfolgungsfällen die Prüfung der „Herausforderung“ zwar zum Zurechnungszusammenhang und somit zur Kausalität. Bei der Frage, ob und ggf. in welchem Maß der Fahrer des Polizeifahrzeuges bei einer Verfolgungsfahrt den Verkehrsunfall mit einem Dritten verursacht und ggf. verschuldet hat, ist aber mit von Belang, inwieweit er sich zu seiner Fahrweise durch das Verhalten des Flüchtenden herausgefordert sehen durfte.

Auf der Schädigerseite wäre bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge u.a. zu ermitteln gewesen, warum er rückwärtsgefahren ist und ob ihm hierbei ein Verschulden anzulasten ist. Das Gericht hat diese Abwägung unterlassen und sich insbesondere nicht damit befasst, dass es sich bei einem pflichtwidrigen Rückwärtsfahren (jedenfalls im Regelfall) um einen so schwerwiegenden Verstoß gegen die gStVG handelt, dass sogar ein leichtes Verschulden der Gegenseite (Fahrer des Polizeifahrzeuges) in vollem Umfang zurückerufen kann.

c) Im Ergebnis ist hat der OGH dies zwar gesehen.

Er hat allerdings den tatsächlichen Verlauf des Unfallgeschehens nicht näher dargelegt und sich nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob wegen des Rückwärtsfahrens ein Anscheinsbeweis zu Gunsten des Geschädigten spricht, ob sich der Fahrstreifenwechsel zu seinem Lasten auswirkt und wie bei einer

solchen Kollision die Verursachungsbeiträge abzuwägen sind.

Ob für den Unfall mit ursächlich war, dass der Schädiger die Polizeisirenen nicht beachtet hat, ist dem Urteil ebenso wenig zu entnehmen.

#### **4. Unterlassene Abwägung von Verursachungsbeiträgen - OGH, *Sl-504-481-2016*, 30.09.2016**

Vielleicht noch interessanter und problematischer ist eine andere Entscheidung des OGH aus dem Jahr 2016:

Es kam zu einer Kollision von zwei Kraftfahrzeugen, zu der beide Halter ihren Beitrag geleistet haben. Der Halter 1/Fahrer 1 (nach dem Gericht der Geschädigte) ist unter Missachtung von Straßenverkehrsregeln abgebogen (Verstoß gegen Art. 27 Abs. 1 gStVG a. F.) und hierbei mit dem zweiten Kraftfahrzeug zusammengeprallt. Dessen Halter (Halter 2) waren die Eltern des Fahrers (Fahrer 2). Dieser hatte keine Fahrerlaubnis, war alkoholisiert und ist mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren (Verstoß gegen Art. 20 Abs. 9 a), 29 Abs. 1 gStVG a. F.).

Der OGH hat das Verhalten des Sohnes (Fahrer 2) den Eltern (den Haltern 2) zugerechnet und ist zu dem Schluss gekommen, dass diese dem geschädigten Halter 1 vollen Schadenersatz zu leisten haben. Nach der Auffassung des Gerichts hat zum Unfall „hauptsächlich“ das Verhalten der Schädigerseite beigetragen. Obwohl auch der Geschädigte leicht fahrlässig gehandelt habe und an einer unzulässigen Stelle abgebogen sei, habe der Fahrer des schädigenden Fahrzeugs „mehr verletzt“ (Alkoholisierung, Geschwindigkeitsüberschreitung, Schwarzfahrt). Ohne diese Verletzungen wäre es zur Kollision nicht gekommen. Hierzu hat sich das Gericht auf ein in einem anderen Verfahren erstelltes Gutachten berufen (das entweder in einem vorangegangenen Verwaltungs- oder Strafverfahren eingeholt oder in der Form eines Parteigutachtens eingereicht worden war).

Die Begründung der Entscheidung des OGH steht auf tönernen Füßen. Die Bewertung von Verursachungsbeiträgen ist eine Rechtsfrage; sie kann nicht anhand von Sachverständigengutachten beurteilt

werden. Das Sachverständigengutachten ist nur bei der Feststellung der beiden ersten Elemente der Kausalität (Äquivalenz und Adäquanz) verwertbar; schon beim dritten Element (Zurechnungszusammenhang) hilft es nicht mehr weiter, weil es sich hierbei um eine Rechtsfrage handelt. Auf ein Gutachten darf sich ein Gericht erst recht nicht mehr stützen, wenn es, nach der Feststellung der Kausalität, um die Abwägung der unfallursächlichen Verursachungsbeiträge im Lichte der Gefährdungshaftung geht.

Das Gericht bewertet die Verursachungsbeiträge unzutreffend, wenn es davon spricht, dass die Halter 2 (über die Zurechnung des Fehlverhaltens des Sohnes) „mehr verletzt“ hätten, weil es ohne die Pflichtverletzung des Fahrers 2 zum Unfall nicht gekommen wäre und dass dieses „Mehr“ im faktischen Sinne auch im Rechtssinne einem „Mehr“ gleichstehe, also den „hauptsächlichen Verursachungsbeitrag“ bilde. Das Gericht hat dabei Fragen der Kausalität und des Schutzzweckzusammenhangs verkannt.

Zunächst hätte die Schwarzfahrt auf der Schädigerseite außer Acht bleiben müssen. Sie durfte nicht zur Abwägung der Verursachungsbeiträge herangezogen werden und bildete nicht einmal einen „Beitrag“ zum Unfall: Ein Verbot einer Schwarzfahrt besteht nicht darin, dass schadlos gestellt werden kann, wer im Straßenverkehr gegen Abbiegeregeln verstößt. Ebenso wenig ist dem Urteil zu entnehmen, ob die Geschwindigkeitsüberschreitung des Fahrers 2 für den Verkehrsunfall ursächlich war. Insbesondere finden sich keine Ausführungen dazu, ob der Zusammenstoß für den Fahrer 2 vermeidbar gewesen wäre, wenn er die höchst zulässige Geschwindigkeit eingehalten hätte. Sollte das Gericht die Geschwindigkeitsüberschreitung schon deswegen als ursächlich für den Unfall erachtet haben, weil ansonsten der Fahrer 2 später an den Unfallort gelangt wäre, d. h. das pflichtwidrige Abbiegemanöver schon beendet gewesen, läge dem ein unzutreffendes Verständnis des Kausalitätsbegriffs zu Grunde. Da die rechtliche Begründung im Beschluss des OGH nur aus einem einzigen Satz besteht, ist aber nicht zu erkennen, von welchen Erwägungen sich das Gericht hat leiten lassen.

Auch die Alkoholisierung ist nicht per se ein zure-

chenbarer Verursachungsbeitrag, sondern nur dann, wenn ein Fahrer im nüchternen Zustand den Zusammenprall hätte vermeiden können. Um einen solchen Schluss ziehen zu können, hätte das Gericht zunächst den Alkoholisierungsgrad erwähnen müssen. Dieser ist aber im Urteil ebenso wenig genannt wie die genaue Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit. Dies legt nahe, dass das Gericht bei der Kausalitätsfrage als hypothetischen Kausalverlauf nicht herangezogen hat, was geschehen wäre, wenn der Fahrer 2 mit höchstzulässiger Geschwindigkeit und im nüchternen Zustand gefahren wäre.

Sollte es (was man dem Urteil mangels nachvollziehbarer Begründung nicht entnehmen kann) die Kausalität der Pflichtverletzung darin gesehen haben, dass der Fahrer 2 wegen seiner Alkoholisierung und

seiner Schwarzfahrt am Straßenverkehr überhaupt nicht hätte teilnehmen dürfen, wäre das unhaltbar. Zweck der zivilrechtlichen Haftung ist allein der Schutz von Individualgütern vor dem Schädiger zurechenbaren schädigenden Handlungen. Die Sanktionierung von nicht schadensursächlichem Fehlverhalten ist dem Schadensersatzrecht fremd. Dies ist sowohl hinsichtlich der Alkoholisierung als auch der Schwarzfahrt ausschließlich Sache des Straf- und des Verwaltungsrechts.

Dass der OGH auch in einer anderen (im Ergebnis richtigen) Entscheidung neben dem Verstoß gegen das Abstandsgebot (Art. 33 Abs. 11 gStVG) das Vorliegen einer Schwarzfahrt haftungsbegründend herangezogen hat, ist ein weiteres Beispiel dafür, dass Fragen des Schutzzweckzusammenhangs von der Rechtsprechung nicht richtig erkannt werden.

# Copenhagen+1 and Candidacy to Georgia

Prof. Dr. Ekaterine Kardava

Jean Monnet Professor, Head of the association "European Time"

## Table of Content

Introduction.....	49
1. European Council Copenhagen Conclusion .....	51
2. Georgia within the Framework of the ENP and EaP.....	53
3. European Integration legacy of Georgia and Georgia in the European Association Period.....	54
4. Future of the Enlargement and Conclusions.....	56

## Introduction

On November 8, 2023, the European Commission published the progress reports of 10 countries and issued recommendations on the enlargement policy (Enlargement Pack 2023<sup>1</sup>). On December 14, 2023, the EU (European Council) decided to enlarge the EU; Georgia was included in the Enlargement Pack among ten countries and was granted the status of Candidate.<sup>2</sup> This is a great historical day for the state and people of Georgia. At long last, a lot of effort, hard work, struggle, complex political paradigms, geopolitical aspects and the specifics of the period/time came together and led to the nomination of Candidacy. We cannot overlook the fact that Georgia has a war with Russia, frozen conflicts, occupied territories (Abkhazia and Tskhinvali region), very weak naval power, unsustainable national economy, criminals exported from Russia. Despite all this, the EU somehow "devi-

ated" from the principle of regionalism, Georgia was "removed" from the South Caucasus countries, the line of enlargement "crossed" the Black Sea and reached Georgia. The EU acted towards Georgia with the highest devotion and standard. The European Union is a peacemaker by nature; Its fundamental values are peace and security, competitive market and sustainable economy, welfare and freedom of citizens. In these values, the EU has expressed confidence to Georgia and has given the right to join the family. Invitation to the family is not only related to being organized and having a good knowledge and implementation of laws. On the contrary, there may be mistakes, disputes, errors, but we should be able to sit together on the same throne of values. It should also be borne in mind that the EU is expanding slowly, with only 22 states joining in 72 years<sup>3</sup>. On the

<sup>1</sup> European Commission Press release on Enlargement Pack 2023, European Commission Reports, <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/%20en/ip\\_23\\_5633](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/%20en/ip_23_5633)>

<sup>2</sup> European Council Conclusions, 14-15 Dec, 2023, <<https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/european-council/2023/12/14-15/>> <<https://www.consilium.europa.eu/media/68967/europeancouncilconclusions-14-15-12-2023-en.pdf>>

<sup>3</sup> The EU (European Community) has been in operation since the signing of the Treaty of European Coal and Steel (1951), which evolved from the signing of the 1957 European Economic Community and Euratom Treaties. It was founded by 6 states: France, Germany, Italy, Belgium, the Netherlands and Luxembourg. It was expanded seven times in total: 1. 1973. - Great Britain, Ireland and Denmark; 2. 1981 - Greece; 3. 1986 - Spain and Portugal. 4. 1995 - Austria, Finland, Sweden. 5. 2004 - Hungary, Poland, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Latvia, Lithuania, Estonia, Malta, Cyprus. 6. 2007 -

other hand, the following nuance is worth considering, that in the last 31 years, Georgia has not abandoned the struggle for freedom and the European future (this battle continues to this day in various forms) and after recovering from every punishment and wound for this choice, Georgia always looked towards Europe.

currently, very different information is being spread in Georgia, including misinformation, about the EU and its enlargement policy; Comparisons with other countries, especially Ukraine and Moldova, are not made in a proper way (objects of comparison are selected incorrectly). On the other hand, a critical opinion towards the EU's foreign policy and, in general, an analytical understanding of the events taking place in the EU in the last two decades (from scientists and specialists) are perceived as anti-European actions. Such a polarized approach limits the scientific study of the EU, the dissemination of real information, and the development of a critical vision. It is important to emphasize that the problem of polarization in Georgia is not only addressed to politicians, in general, society and people are significantly (often aggressively) polarized around vital issues, trying to monopolize opinion or not allow different views. For example, it is worth mentioning that now the polarization is about the following: "getting the candidacy status is the merit of the government"; "Getting the candidacy status is the merit of the opposition"; "Getting candidacy status is the merit of the people"; "Getting candidacy status is the merit of the civil sector". However, when the EU makes a decision on granting the candidacy status (on enlargement), it is essentially necessary to have the following two fundamental and initial conditions: the government of the country must want to join the EU; The country's population/people must want to join the EU (this includes the civil sector, the political spectrum, etc.). Thus, without declaring the will of the government and the will of the people (without the combination of both), the EU would not even begin to discuss the issue of Georgian.

---

Hungary, Romania. 7. 2013 - Croatia. (Great Britain left the EU). Currently, there are 27 states in the EU.

Currently, the issue of criteria for granting candidacy status is the subject of the biggest discussion and debate in Georgia. The decision to grant candidacy and the enlargement policy has always been the highest political agenda in the EU (including such cumulative aspects as: geopolitics, economic policy, security policy, policy of values). To call for an opinion from outside (from abroad) and not from Georgia, the article published by the German Institute for International and Security Affairs states that:

*Ever since Russia's full-scale invasion of Ukraine, Brussels has understood enlargement to mean expansion into strategically important regions... There is little evidence of reform momentum in most of the Western Balkan countries – unlike in Moldova and, even under conditions of war, in Ukraine, Not least for this reason, the EU continues to develop its enlargement process incrementally... As for Georgia, its alignment rate reflects its balancing policy towards Russia, while Serbia has been cultivating intensive relations with Russia and China for years, sometimes in a provocative manner, at the same time as conducting accession negotiations. Under President Aleksandar Vucic, Belgrade's domestic and foreign policy is neither comprehensively nor consistently geared towards EU membership. Moreover, Serbia is the only country in the Western Balkans that has not joined Brussels' sanctions against Russia.<sup>4</sup>*

To turn the above scanty outline into a more academic-legal plane, the document adopted by the European Council in Copenhagen on June 21-22 1993 and other official sources of the European Commission will be discussed below. The review of these documents will make some aspects of the EU enlargement policy more open and transparent, and

---

<sup>4</sup> Lippert Barbara, The EU Is Set to Add Gradualist Elements to Its Enlargement Doctrine, German Institute for International and Security Affairs, #1, Jan, 2024, <<https://www.swp-berlin.org/10.18449/2024C01/>> <[https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2024C01\\_EU\\_Enlargement.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2024C01_EU_Enlargement.pdf)>

will make it easier to understand the complexity of Georgia's inclusion in the enlargement space.

### 1. European Council Copenhagen Conclusion

Copenhagen Document of 1993<sup>5</sup> consists of several parts, namely:

1. *Growth, Competitiveness and Unemployment*
2. *The single market and common policies*
3. *GATT<sup>6</sup>*
4. *Enlargement*
5. *Relations with Malta and Cyprus*
6. *Relations with Turkey*
7. *Relations with the Countries of Central and Eastern Europe*
8. *Pact on stability in Europe*
9. *Russia*
10. *Ukraine*
11. *Former Yugoslavia*
12. *Relations with the Maghreb<sup>7</sup> countries*
13. *Conclusions reached by Foreign Ministers*
14. *Common Foreign and Security policy - Preparatory work on security*
15. *A Community close to its citizens*
16. *Fraud affecting the Community*
17. *Racism and Xenophobia*

*Annex 1: Entering the 21st century orientations for economic renewal in Europe*

*Annex 2: Cooperation with the associated countries geared to the objective of membership*

*Annex 3: Declaration on Bosnia-Herzegovina*

*Annex 4: Foreign Ministers, meeting on the occasion of the European Council in Copenhagen on 21 and 22 June 1993, agreed on the following conclusions*

The above structure reflects well the priorities, tasks and challenges of the EU in the 90s. This document decided the future development policy of the EU, which was followed by the fifth, sixth and sev-

enth waves of EU enlargement. In 1993, the decision about further enlargement of the EU was taken at a time of great changes: the fall of the Berlin Wall, the dissolution of the Soviet Union, the dissolution of the Soviet bloc, the emergence of new independent states. By the time of the adoption of the Copenhagen document, **Austria, Finland and Sweden** were already candidate countries for membership, negotiations were already underway with them and it was decided to enlarge in 1995. Thus, the Copenhagen document (and the new criteria for enlargement based on it) actually concerned the countries of the post-Soviet space and their future accession. The document confirms that during this period expansion towards **Malta and Cyprus** is already under consideration; Special attention is focused on ensuring the effectiveness of the implementation of the association agreement by **Turkey**; The document establishes the term "**European Agreements**" and "**Associated Countries**". Association Countries are determined so: *the countries of Central and Eastern Europe with which the Community has concluded or plans to conclude Europe agreements ("associated countries"), on the basis of the Commission's communication prepared at the invitation of the Edinburgh European Council<sup>8</sup>*. The decision of the 1992 European Council of Edinburgh refers to the 1992 report of the European Commission<sup>9</sup>, according to which *The principal framework for the Community's relations with the countries concerned in the coming decade will be the Europe agreements. As well as it is stated here that the high political dialogue with Visegrad countries has started; It is necessary to prepare the countries of Central and Eastern Europe (CEE) for European integration. European agreements have a foreign policy dimension; The new relations towards the CEE countries are referred to as "Return to Europe".* It is men-

<sup>5</sup> EUROPEAN COUNCIL IN COPENHAGEN 21-22 JUNE 1993, CONCLUSIONS OF THE PRESIDENCY, <<https://www.consilium.europa.eu/media/21225/72921.pdf>>

<sup>6</sup> The General Agreement on Tariffs and Trade

<sup>7</sup> African countries (with some specificity and selection).

<sup>8</sup> European Council in Edinburgh, 11-12 Dec, 1992, Conclusions, <[https://www.consilium.europa.eu/media/20492/1992\\_december\\_-\\_edinburgh\\_\\_eng\\_.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/20492/1992_december_-_edinburgh__eng_.pdf)>

<sup>9</sup> European Commission, TOWARDS A CLOSER ASSOCIATION WITH THE COUNTRIES OF CENTRAL AND EASTERN EUROPE, Report by the Commission to the European Council Edinburgh, 11-12 December 1992 <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/45ecfd2a-0ff3-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>>

tioned as well that *The Europe agreements provide for cooperation on the approximation of legislation, as this is an important condition for economic integration. A legal environment compatible with Community law is a major incentive for foreign investment and a vehicle for improved access to Community markets.* It is underlined that the PHARE<sup>10</sup> will be the major instrument for economic and technical assistance within the framework of European agreements. In 1993-1997, the countries receiving PHARE aid were: **Albania, Bosnia and Herzegovina, Czech Republic, Bulgaria, Estonia, Hungary, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia, Slovenia, Estonia, FYROM**<sup>11, 12</sup> The Commission's 1992 document also noted that, in addition to cooperation with CEE countries within the framework of European agreements, it is necessary to understand how to expand relations beyond this framework.<sup>13</sup>

Understanding who the EU considered to be associated countries (with a view to future enlargement) at the 1993 Copenhagen summit is very important. That is why the European Commission document of 1992 was invoked above. The European Council in Copenhagen decided the following: *“The European Council today agreed that the associated countries in Central and Eastern Europe that so desire shall become members of the European Union. Accession will take place as soon as an associated country is able to assume the obligations of membership by satisfying the economic and political conditions required.”* **The conditions were following:** *“Stability of institutions guaranteeing democracy, the rule of law, human*

*rights and respect for and protection of minorities, the existence of a functioning market economy as well as the capacity to cope with competitive pressure and market forces within the Union. Membership presupposes the candidate's ability to take on the obligations of membership including adherence to the aims of political, economic and monetary union.”* Exactly these conditions are the Copenhagen criteria, which are called the political, economic and legal criteria for joining the EU. The European Union implemented the decision made in the 1993 document and **CEE countries joined the EU.** Enlargement is a two-way process: a country must want to join the EU, having the ability and the will to accept the Copenhagen terms; The EU, on the other hand, should make a decision on such expansion, which will be useful and safe for a) the common European policy, b) the interests of the member states, and c) for the accession country.

The Copenhagen document of 1993 drew attention to other countries as well, not only the associated countries implied under European agreements. The document refers to **other CEE countries**, namely **Albania**, as well as the **Baltic States, Ukraine**, the former Yugoslavian country **Bosnia-Herzegovina**. Moreover, the Copenhagen document refers to the **Russian Federation**, stating the following:

*“The European Council welcomed the progress made recently in the negotiations on a partnership and cooperation agreement with Russia. It expressed its hope for an early conclusion of such an agreement, in the context of creating a contractual relationship between the Community and Russia which reflects the political and economic role which Russia plays on the international scene and where consultations - also at the highest level - are a regular feature of the relationship....The European Council is looking forward to continuing the close cooperation with Russia in the political field and to jointly contributing to the solution of international crises. This is seen as an essential contribution to peace and stability in Europe and the world.”*

The Copenhagen document also refers to cooperation with **African countries**, specifically naming

<sup>10</sup> European Community Programme which channels Economic and Technical Assistance to the countries of Central and Eastern Europe.

<sup>11</sup> former Yugoslav Republic of Macedonia.

<sup>12</sup> European Commission, The PHARE Programme Annual Report, 24.03.1998, < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51998DC0178&rid=1>>

<sup>13</sup> See part 3 - BEYOND THE EUROPE AGREEMENTS, European Commission, TOWARDS A CLOSER ASSOCIATION WITH THE COUNTRIES OF CENTRAL AND EASTERN EUROPE, Report by the Commission to the European Council Edinburgh, 11-12 December 1992 <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/45ecfd2a-0ff3-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>>

which countries and the specifics of relations with them.

**The 1993 Copenhagen document does not apply to Georgia.** Here, in general, it is mentioned that the EU is helping the former members of the Soviet Union.

Considering the above, **in the 1990s, the EU circled the enlargement arc and named all the countries and geographical areas that are currently members of the EU and are beneficiaries of the Enlargement Pack 2023, except Georgia. At that time, Georgia was neither considered nor implied.** According to the Copenhagen document, the EU offered Russia joint cooperation in the field of peace and crisis management (at that time, the armed conflict in Georgia had already occurred in the Tskhinvali region and the armed conflict in Abkhazia was ongoing); With the Copenhagen document, the EU also defined the lines of deepening ties with African countries in trade and other areas. **All Black Sea countries (directly or indirectly) are mentioned in the Copenhagen document, but not Georgia.** Therefore, we can call the decision of the European Council of December 14, 2023 "**Copenhagen+1**" and a "**political miracle**" for Georgia.

## 2. Georgin within the Framework of the ENP and EaP

When joining the EU, the geographical criterion is often discussed. In 1987, Morocco applied to join the EU. The application was rejected on the grounds that Morocco is not a "European" country. According to the definition of the European Parliament, the criteria for accession required by the Treaty on the EU, - **the country must be European**, - can be interpreted in different - geographical, cultural, political contexts, because there is no uniform understanding of this criterion ["European"<sup>14</sup>]. An association agreement was made with Turkey, which is in Asia, but Turkey is con-

sidered to be historically part of the "European Concert". Each case is subject to political assessment.<sup>15</sup> These political assessments are, of course, built on a variety of factors and often vary across time and space.

**The European Commission, when in 2003 it issued a communiqué on a wider Europe and laid the foundation for the European Neighborhood Policy (ENP), indicated in a footnote that "Given their location, the Southern Caucasus therefore also fall outside the geographical scope of this initiative for the time being".**<sup>16</sup> Thus, even in the 2000s, here (within the ENP) Georgia is not implied. Ukraine and Moldova are the countries of special attention of this document and they are considered as beneficiaries of this initiative. Later, the Commission recommends in 2004 that Georgia, Armenia and Azerbaijan (South Caucasus) join the ENP.<sup>17</sup> In general, it should be emphasized that Ukraine, Moldova and Georgia take place as a logical sequence in the logical chain of European integration and EU foreign and security policy in terms of resources, geopolitics, geography, which does not mean Georgia's backwardness or failure, but rather the sequence of EU policy vision and actions (this is confirmed by the Copenhagen document, the 2003 communiqué of the European Commission, the fact of geographical continuity and etc.). **In Georgian politics this issue has always been rationally and correctly understood because the inviolability of this logical chain was well-realised.** The practice of the EU to expand by land extension and to create politi-

<sup>14</sup> Niessen Annie, A History of the States' Europeanness from the EEC/EU Institutions' Perspective: (Re)considering the Current Relevance of the Institutional Interpretations in Light of the Recent Crises, EUSA International Biennial Conference, 2019, <file:///C:/Users/EKA/Downloads/NIESSEN%20A.\_Paper%20EUSA%20Conference\_Denver%202019.pdf>

<sup>15</sup> European Parliament, Briefing No 23, Legal questions of enlargement, <[https://www.europarl.europa.eu/enlargement/briefings/23a2\\_en.htm](https://www.europarl.europa.eu/enlargement/briefings/23a2_en.htm)>

<sup>16</sup> COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL AND THE EUROPEAN PARLIAMENT Wider Europe — Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours, 11.03.2003, p.4, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52003DC0104>>

<sup>17</sup> European Commission, COMMUNICATION FROM THE COMMISSION European Neighbourhood Policy, 12.05.2004, <[https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/2004\\_communication\\_from\\_the\\_commission\\_-\\_european\\_neighbourhood\\_policy\\_-\\_strategy\\_paper.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-01/2004_communication_from_the_commission_-_european_neighbourhood_policy_-_strategy_paper.pdf)>

cal, cultural and economic unity (especially the area of free movement and the internal market with a single customs union) is strongly related to the principle of geographical unity, continuity and continuity as well. That's why, no matter how a part of the people of Georgia thinks that Georgia is a more advanced country in the policy of rapprochement with Europe, the logic of the EU expansion policy could not start with overseas Georgia, but always was and will be on the route - Ukraine, Moldova, Georgia. (Note: those who are non-polarized and indeed are interested in real assessments of the European integration of these three countries would do well to read and compare the European Commission's reports of November 8, 2023 on these countries<sup>18</sup>).

In addition to the above, the EU is characterized by the principle of regionalism in its enlargement policy, for example, enlargement to the north, enlargement to the south, enlargement to the east. As mentioned in the documents of the ENP policy of 2003 and 2004, Georgia is mentioned in a number of subsequent documents together with Armenia and Azerbaijan as a country of the South Caucasus. However, taking into account the European progress of Georgia (in the framework of the Eastern Partnership initiative/EaP since 2009), Georgia is considered an Eastern partner country (together with 5 other countries), and after the conclusion of the Association Agreement (2014), Georgia practically moved to the ranks of the **Association Trio** (Ukraine, Moldova, Georgia) and somehow separated (politically in the sense of European Integration) from Armenia and Azerbaijan.

### 3. European Integration legacy of Georgia and Georgia in the European Association Period

In 2019, the statement of the EU-Georgia Parliamentary Association Committee noted that EaP<sup>19</sup>

<sup>18</sup> European Commission, Progress reports 8 Nov, 2023, Enlargement Pack 2023, < [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/strategy-and-reports\\_en](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/strategy-and-reports_en)>

<sup>19</sup> EaP – Eastern Partnership, which includes the cooperation between the EU and 6 Eastern countries, Ukraine, Moldova, Belarus, Georgia, Armenia and Azerbaijan. The declaration was signed in 2009.

opened a new opportunity for EU membership.<sup>20</sup> In 2020, preparations for the EU membership application by 2024 became part of the Georgian government's program in 2020.<sup>21</sup> In May 2021, a memorandum of understanding was signed at the level of foreign ministers of the Association Trio in Kyiv<sup>22</sup> where it is mentioned that the countries (Ukraine, Moldova, Georgia) will act in a coordinated manner and develop the policy of dialogue and mutual cooperation with the institutions of the EU in order to join the EU. In 2022, the Russian Federation again attacked Ukraine and started the war. In 2022, Ukraine, Moldova, Georgia applied to the EU with a statement on EU accession. In the same year, in 2022, according to the decision of the European Council, Ukraine and Moldova were given the status of candidacy, and Georgia was given the status of potential candidacy.<sup>23</sup> In one year, the European Council made a decision to start accession negotiations with Ukraine and Moldova, and Georgia was given the status of a candidate.

Currently, Ukraine and Moldova are one step ahead (which is natural and explained above).

The decision to grant the candidacy status and the enlargement is one of the biggest political agendas in the EU, which at the same time is a matter of the highest national interest of each member state of the EU. The decision to enlarge should essentially be tied to the common European interests of the EU and the

<[https://www.consilium.europa.eu/media/31797/2009\\_eap\\_declaration.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/31797/2009_eap_declaration.pdf)>

<sup>20</sup> <<https://parliament.ge/en/media/news/the-positive-assessment-of-the-activity-of-georgia-for-2014-2018-by-the-eu-georgia-parliamentary-association-committee>>

<sup>21</sup> <[https://www.gov.ge/files/68\\_78117\\_645287\\_govprogramme2021-2024.pdf](https://www.gov.ge/files/68_78117_645287_govprogramme2021-2024.pdf)>

<sup>22</sup> Memorandum of Understanding between the Ministry of Foreign Affairs of Georgia, the Ministry of Foreign Affairs and European Integration of the Republic of Moldova and the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine On Establishing Enhanced Cooperation on European Integration – the “Association Trio”, 2021.

<<https://mfa.gov.md/ro/content/memorandum-understanding-between-ministry-foreign-affairs-ukraine-ministry-foreign-affairs>>

<sup>23</sup> European Council, 23-24 June 2022, Conclusions, <<https://www.consilium.europa.eu/media/57442/2022-06-2324-euco-conclusions-en.pdf>>

national interests of the EU member states. Here, supranational and national, union and national unity and harmony should be manifested in the highest standard. **The decision on enlargement cannot be narrowed down to a purely legal level, and even very successful signs of European rapprochement cannot create primacy/predominance over higher interests such as geopolitics, economic policy, security policy, policy of convergence of values.**

If we well-understand the EU's foreign policy and enlargement interests after the Copenhagen document, the EU's decision-making towards Georgia has been complex and difficult. Georgia is „sandwiched“ between the interests of the Black Sea hegemonic states (Russia and Turkey), Georgia's territories are occupied; Georgia is a country in the South Caucasus region (the context of Armenia and Azerbaijan and their interests need to be taken into account); Georgia lacks a sustainable, competitive and industrial national economy; Georgia is dependent on Russia for energy (and other areas); Georgia's welfare growth rate is low, emigration is high, consumer prices are extremely-above "reasonable"; Georgia has a high polarization; Some aspects of the implementation of the EU recommendations have a politicized nature; The alignment of Georgia's policy with the foreign and security policy of the EU is less than that of Ukraine and Moldova; As a result, in 2022, the EU set 12 conditions for Georgia, along with granting potential candidacy to Georgia. (The fact that Georgia has fulfilled many of its obligations under the Association Agreement/DCFTA, in many cases better than other countries and has achievements is not ignored by the EU, on the contrary, it is documented. But as mentioned above, the policy of enlargement is more than the fulfillment of specific commitments).

On the other hand, Georgia, after the declaration of independence, created a "noisy and resounding" policy of its individualization and distinctiveness - active participation in international, EU and regional projects, involvement in energy diversification programs, joining international treaties, conventions, agreements, joining international organizations (from 90's), propensity for progress, shocks of reforms, innovative approaches, ideological-strategic communi-

cation, fight against corruption (since 2004), overcoming extreme pressure from Russia, overcoming the objections of a multi-vocal population, dealing with provocations, mitigating and managing the worst consequences caused by the occupation, continuity of legal approximation (since 2014); In addition to this, - a continuous movement for European values, an unyielding struggle for freedom, several wars with the Russian Federation. Of course, during the 28-year period of European integration, there were many serious recommendations and remarks from the European Commission<sup>24</sup>, however, at the same time, the state of Georgia and the Georgian people were considered a model of reforms and resilience. Georgia has steadfastly maintained the vector of European development, and the official Euro-Atlantic integration policy was not changed with the changes of Governments<sup>25</sup>. The legacy is preserved

**In this political scenario, the EU and Georgia performed an act of great devotion towards each other.** On the one hand, the EU, which is under economic, humanitarian and social challenges due to the environment of Russian threats, anti-peace threats and the ongoing war in Ukraine, and on the other hand, occupied Georgia, which is under Russian blackmail, war and intimidation, have overcome all claims and objections to each other, and the **EU has accepted the most far-reaching, the most valuable, the most courageous and the highest standard domestic and foreign political decision** - regarding the granting of candidacy status to Georgia.

<sup>24</sup> Since 1996, when the EU and Georgia signed the Partnership and Cooperation Agreement (PCA), than until today, In particular, from 2007, the dynamics of European integration of Georgia has been annually assessed by the European Commission, which is published and documented.

<sup>25</sup> The state and people of Georgia are an example of extreme polarization. Each new and subsequent government after the recognition of independence does not cooperate with the previous government, does not recognize the positive results of the succession and is characterized by the aggressive tendencies of the past.

#### 4. Future of the Enlargement and Conclusions

On December 14, 2023, the EU adopted a new enlargement policy and brought 10 states into the accession area. This increases the responsibility not only of the enlargement countries, but also of the EU. Yes, definitely the EU has made a political and value-based judgment towards war-torn Ukraine, Neutral and CIS member Moldova, slow-progress-showing Western Balkan countries and overseas Georgia, but from now on, the EU is stepping up monitoring and assessing the dynamics of countries' compliance with the 6 clusters and 35 chapters<sup>26</sup>.

At the same time, the EU, in accordance with Regulation 2021/1529, based on the Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA III)<sup>27</sup>, will use the following indicators to assess the country's progress:

1. **Political criteria** (source: European Commission).

2. **Attitude towards the EU: Percentage of population with a positive general attitude towards the EU** (source: European Commission/EU Delegations).

3. **Composite indicator on Union acquis alignment** (source: European Commission).

4. **Composite indicator on economic criteria** (source: European Commission).

5. **Expenditure on social protection as % of GDP** (source: Eurostat) and **Employment Rate of persons aged 20 to 64 and changes in the Gini coefficient of a beneficiary over time** (source: Eurostat).

6. **Digital skills** (source: Eurostat).

7. **'Ease of doing business'** (source: World Bank).

8. **Energy intensity measured in terms of primary energy and GDP** (source: Eurostat). Share of re-

newable energy in gross final energy consumption % (source: Eurostat).

9. **Greenhouse Gas (GHG) emissions avoided** (tonnes CO<sub>2</sub>-eq) with IPA III support (source: European Commission). **PM 10 concentrations compared to the EU daily limit value (50 µg/m<sup>3</sup>)**; (Source: European Environmental Agency).

10. **Areas of marine, terrestrial and freshwater ecosystems under a) protection, b) sustainable management with IPA III support.**

11. **Good neighbourly relations**, such as number of cross-border partnerships established, formalised and implemented, percentage of intra-regional trade to GDP (Source of data: National statistics, Regional Cooperation Council), number of persons crossing the border/day, and number of goods transporting vehicles crossing the border every day (Source: Transport Observatory).<sup>28</sup>

As mentioned above, the inclusion of Georgia in the Enlargement Pack 2023 was a rather complex and difficult topic for the EU. Granting the candidacy status to Georgia is also a field of **political miracle** and from now on it can be boldly called "**Copenhagen+1**". In the conditions of such success, political luck and progress, **the government of Georgia, the business of Georgia, the political spectrum of Georgia, the civil sector of Georgia and the people of Georgia as a whole have a great obligation of - unity on the European path, mutual criticism on the path of development, professionalism and good-will on the path of building the market and economy, responsibility and good public service to the people on the path of good governance, humanism on the path of Rule of law and law-application, peaceful coexistence and acceptance of differences on the way of spiritual development.**

<sup>26</sup> See the example of structure according to the Progress Report 2023 Georgia from European Commission, <[https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD\\_2023\\_697%20Georgia%20report.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_697%20Georgia%20report.pdf)>

<sup>27</sup> <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1529>>

<sup>28</sup> Kardava E., Chelidze G., EU Bulletin, Dec, 2023, Supported by Friedrich-Ebert-Stiftung, <<https://www.interpressnews.ge/ka/article/779988-asociacia-evropis-droit-pridrix-ebertis-pondis-mxardacherit-gtavazobt-evrokavshiris-biuletens>>

## **Nelson v. Lewis and the Illinois Dog Bite Statute**

In the Illinois Appellate Court's 1976 precedent-setting decision in *Nelson v. Lewis*, the Illinois Dog Bite Regulation was elucidated. This decision is particularly significant as it establishes a key precedent in defining provocation for the purpose of this norm. It established that provocation encompasses both intentional and unintentional actions. The court's reasoning emphasizes the need to balance the interests of the victim with the imposition of strict liability on the dog owner. Furthermore, the decision underscores the importance of context in determining whether an act constitutes provocation.

In the case where the two-and-a-half-year-old plaintiff, Nelson, sustained an eye injury from the defendant's dog after accidentally stepping on the dog's tail, the situation is complex. The dog's attack resulted in damage to the tear duct in her left eye, leading to increased tearing but no visual impairment. The plaintiff filed a lawsuit under the Illinois "dog bite" statute, seeking damages for the injuries sustained. In the trial court, the claim was dismissed following a jury verdict. This decision was subsequently appealed by Nelson. This decision was subsequently appealed by Nelson.

The appellate court's analysis in this case began with a reference to the relevant legal standard, stating, "If a dog or other animal, without provocation, attacks or injures any person who is peacefully conducting himself in any place where he may lawfully

be, the owner of such dog or other animal is liable in damages to such person for the full amount of the injury sustained." (Ill. Rev. Stat. 1973, ch. 8, par. 366.)

To apply this standard, the court broke down the statute into four critical elements. These elements must all be met for the norm to be applicable and for liability to be imposed. The essential elements identified for imposing liability are: 1) injury caused by a dog owned or harbored by the defendant; 2) lack of provocation; 3) peaceable conduct of the person injured; and 4) the presence of the person injured in a place where he has a legal right to be. The Court noted that three of these four elements were clearly satisfied in this case. The contentious issue was the presence or absence of the fourth element, "provocation." Therefore, the central legal question addressed in the court's reasoning was whether the plaintiff's unintentional action of stepping on the dog's tail constituted "provocation" under the terms of the statute.

The elements test is indeed a cornerstone of legal analysis in the United States, widely used across various branches of law such as criminal, contract, tort, and constitutional law. This methodical approach allows courts to dissect complex legal issues into more manageable components, ensuring a thorough and consistent evaluation of each aspect of a case. In each area of law, the elements test serves as a crucial framework. For instance, in tort law, specifically in

negligence cases, this test requires the establishment of four essential components: duty, breach, causation, and damages. Each element must be proven for the claim to be successful. This structured approach not only aids the court in its reasoning but also provides clarity and predictability in legal proceedings. The case of *Nelson v. Lewis* exemplifies the practical application of the elements test. By breaking down the statutory requirements into distinct elements, the court was able to methodically analyze and address the specific legal issue at hand: whether the unintentional action of stepping on a dog's tail constituted provocation under the Illinois dog bite statute. This case underscores the importance of the elements test in facilitating a detailed and systematic approach to legal reasoning, which is vital for consistent and fair decision-making in the legal system.

In the context of *Nelson v. Lewis*, the Court of Appeals examined three precedents to ascertain whether these decisions directly addressed the issue at hand. ***Siewerth v. Charleston***: Here, the court determined provocation when a boy and his accomplices stabbed a dog three times. This case expanded the understanding of provocation beyond intentional acts, as the boy's kicking of the dog was deemed an intentional and provocative act. ***Messa v. Sullivan***: The court found no provocation when the plaintiff was attacked by a guard dog while walking down a hallway. The plaintiff's mere presence was not considered provocation under the statute. ***Steichman v. Hurst***: This case involved a mail carrier who sprayed the defendant's dog after previous altercations on the same day. The court ruled this action as a reasonable self-defense measure, not constituting provocation. These cases illustrate the application of "stare decisis" in Illinois jurisprudence. The courts analyze and interpret the 'provocation' element in dog bite cases based on established legal precedents. When facing a similar issue, as in *Nelson v. Lewis*, the court is obliged to align its decision with those made in prior, similar cases, unless there is a compelling reason to deviate. This adherence to precedent ensures a degree of legal consistency and predictability, which is essential for the rule of law.

In *Nelson v. Lewis*, the Illinois Appellate Court was presented with a unique situation under the doctrine of stare decisis. Prior to this case, Illinois courts had not specifically ruled on whether an unintentional act could constitute provocation under the relevant dog bite statute. This lack of precedent meant that the court was entering uncharted legal territory regarding the distinction between intentional and unintentional actions in the context of provocation.

Given that the statute did not explicitly differentiate between intentional and unintentional actions, the court faced a legal issue of "first impression." In legal terms, a "case of first impression" arises when a court must address a legal question or interpret a norm that has not been previously decided by courts within the same jurisdiction. Such cases are significant as they set new legal precedents, introducing a novel interpretation or application of law that future cases might reference. In this scenario, while the Illinois Appellate Court could consider legal practices and precedents from other states (other jurisdictions) for guidance and reasoning, it was not bound to follow them. The decision made in a case of first impression is particularly influential because it fills a gap in existing jurisprudence, providing a legal benchmark for similar future cases. Thus, the *Nelson v. Lewis* decision was pivotal, not only for its specific outcome but also for its role in shaping a previously unaddressed aspect of Illinois law regarding dog bite liability and the definition of provocation.

The Court's discussion about the purpose of the rule in question highlights a significant shift in legislative intent and legal interpretation. The legislature aimed to create a more objective standard by modifying the existing case law rule. This shift was primarily to ease the complexity and subjectivity involved in deciding whether provocation was intentional or unintentional. The Court recognized that making such distinctions required a subjective judgment, which could be at odds with the legislative intent of creating a clear, objective standard. Under the revised law, the requirements that previously needed to be proven, such as the dog's viciousness towards people and the owner's knowledge of this behavior, were signifi-

cantly reduced. This change eased the burden previously imposed by case law, making the application of the rule more straightforward.

Central to the Court's rationale was the redefinition of "provocation." By expanding its interpretation to include involuntary actions, the Court deviated from the traditional understanding under common law. This broader interpretation was particularly pertinent in cases involving minors, like in *Nelson v. Lewis*,

where the plaintiff's actions (stepping on the dog's tail) were unintentional. The Court's approach here aimed to balance the interests, limiting the imposition of unduly strict liability on dog owners while still protecting the rights of victims. This nuanced interpretation reflects an evolution in the legal understanding of liability in dog bite cases, aligning with the legislative intent to provide a clearer and more objective framework for such incidents.

*Avtandil Sofromadze, LL. M. (Chicago)*