

B. Mitverantwortung und Haftungsverteilung

I. Vorschriften und ihre Anwendungsbereiche

Die Ersatzpflicht des Schädigers kann beschränkt sein oder ganz entfallen, wenn der Geschädigte für seinen Schaden mitverantwortlich ist. Das bestimmt sich grds. nach § 254 Abs. 1 BGB. In welchem Verhältnis diese Grundnorm zu den Sondervorschriften in §§ 9, 17, 18 StVG, §§ 1, 4, 13 HPfLG steht, verdeutlichen die folgenden **sechs Fallgruppen**. 282

1. Fallgruppe 1: „Unmotorisiert“ gegen „unmotorisiert“

Ausschließlich nach § 254 Abs. 1 BGB ist abzuwägen, wenn keine Seite eine Kfz- oder Bahnbetriebsgefahr zu verantworten hat. Beispiele: Radfahrer gegen Radfahrer; Radfahrer gegen Fußgänger, Radfahrer oder Fußgänger gegen Tierhalter; Radfahrer gegen Kommune wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht. 283

2. Fallgruppe 2: „Unmotorisiert“ gegen „motorisiert“

Prototyp dieser Fallgruppe ist der Unfall zwischen **Pkw und Fußgänger**. Der nach den §§ 7, 18 StVG anspruchsberechtigte Fußgänger kann bei eigenem Mitverschulden seinen Ersatzanspruch ganz oder teilweise verlieren. Das besagt § 9 StVG mit seiner **Verweisung auf § 254 BGB**. Zu den Abwägungsgrundsätzen BGH, NJW 2014, 217. Unmittelbar anwendbar ist § 254 BGB, wenn nicht nach StVG, sondern aus Delikt gehaftet wird. Abwägungs- und Quotenbeispiele zum Fußgängerunfall s. unter Rdn. 373 ff. Zum Unfall zwischen einem Kfz und einem (erwachsenen) Radfahrer s. Rdn. 387 ff. 284

Der verletzte Fahrzeuginsasse: Die Abwägung richtet sich grds. nach § 9 StVG, § 254 BGB, und zwar sowohl im Verhältnis zum „eigenen“ Fahrer/Halter als auch mit Blick auf Schädiger von außen. Die typischen Mithaftungsfälle sind zum einen das **Mitfahren mit einem erkennbar alkoholisierten Fahrer** (dazu OLG Celle, 5.10.2011 – 14 U 93/11, juris; auch zum Anscheinsbeweis für die Erkennbarkeit der Alkoholisierung; OLG Naumburg, NJW-RR 2011, 896 = NZV 2011, 448; OLG Karlsruhe, NZV 2009, 226; OLG Frankfurt am Main, SP 2007, 275; OLG Celle, NZV 2005, 421; LG Saarbrücken, zfs 2004, 549; OLG Saarbrücken, MDR 2002, 392; weitere Rspr.nachw. bei Kraft, NZV 2014, 245; s.a. Stöhr, zfs 2010, 62, 64) und zum anderen das **Nichtanschnallen**. Zum Anscheinsbeweis in solchen Fällen s. Rdn. 444 ff., zur Quotierung s. Rdn. 451 ff. Allgemein zur **Haftung bei Gefälligkeitsfahrten und Mitfahrgelegenheiten** s. Wessel, VersR 2011, 569; Hirte/Heber, JuS 2002, 241; zum Gesamtkomplex „selbstschädigendes Verhalten des Unfallbeteiligten“ s. Stöhr, zfs 2010, 62; zur Sonderproblematik bei Fahrten zur und von der Arbeit(stätte) s. Rdn. 469 und § 10. 285

Sonderfall: Ist der verletzte Insasse **zugleich Halter und/oder Eigentümer** des ihn befördernden Kfz, also kein Nur-Insasse, gilt Folgendes: Falls der Fahrer aus Delikt haftet, kann der Halter nicht nur ihn in Anspruch nehmen, sondern nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG auch seinen eigenen Haftpflichtversicherer, diesen allerdings nur für Personenschäden, nicht wegen Sach- und Vermögensschäden (AKB). Die allgemeine Betriebsgefahr seines Fahrzeugs muss der Halter sich nicht anrechnen lassen, denn sie wäre wegen § 8 Nr. 2 StVG auch kein Grund für seine eigene Haftung dem Fahrer gegenüber. Misslingt der Schuldnachweis, geht der verletzte Halter-Insasse leer aus. Für die Führerhaftung nach § 18 StVG ist kein Raum (Lemcke, zfs 2002, 318, 327). 286

Berücksichtigung der Betriebsgefahr zulasten des Halters. Er muss sich auf seine eigenen Ersatzansprüche gegen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer **ein Mitver-** 287

schulden nicht nach §§ 17, 18 StVG, sondern nach § 254 Abs. 1 BGB anrechnen lassen. Auch ohne ein Verschulden i.S.d. Vorschrift ist sie **analog** allein wegen der von ihm zu verantwortenden mitwirkenden Betriebsgefahr anwendbar (zu einer Ausnahme s. Rdn. 295). Kann er den **Nachweis höherer Gewalt** (§ 7 Abs. 2 StVG) ausnahmsweise erfolgreich führen (s. dazu Rdn. 100 ff.), entfällt eine Mithaftung wegen Betriebsgefahr von vornherein, d.h. es kommt gar nicht erst zu einer Abwägung von Verursachungsanteilen. Die **Unabwendbarkeit des Unfallereignisses** spielt entgegen BGH, NZV 2008, 79, Tz. 25 bei der Fallgruppe „motorisiert gegen unmotorisiert“ keine Rolle, insb. ist sie kein Abwägungsfaktor (Greger, NZV 2008, 82), erst recht kein Haftungsausschlussstatbestand (unrichtig OLG Naumburg, 30.01.2014 – 1 U 81/13, juris: Pkw/Fußgänger).

- 288 Berücksichtigung der Betriebsgefahr zulasten des Fahrers ohne Haltereigenschaft.** Der Fahrer des Kfz, der nicht zugleich dessen Halter ist, muss sich die allgemeine (einfache) Betriebsgefahr des Fahrzeugs dann, aber auch nur dann zurechnen lassen, wenn er seinerseits für Verschulden gem. § 823 BGB oder für vermutetes Verschulden gem. § 18 StVG haftet (BGH, NJW 2010, 927, 930 – Polizeikrad). M.a.W.: Eine Zurechnung findet nicht statt, wenn dem Fahrer der Entlastungsbeweis nach § 18 StVG gelingt (s. dazu Rdn. 150 f.).
- 289 Berücksichtigung der Betriebsgefahr zulasten des Nur-Eigentümers:** Wer weder Halter noch Fahrer, sondern lediglich Eigentümer des Fahrzeugs ist (wie z.B. eine Leasinggesellschaft oder ein Kreditgeber) muss sich die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr nur unter bestimmten Voraussetzungen zurechnen lassen. Näheres s. unter Rdn. 297 ff.
- 290 Erhöhung der allgemeinen (einfachen) Betriebsgefahr:** Aus vielfältigen Gründen kann sich die zulasten der Seite „motorisiert“ anrechenbare allgemeine (einfache) Betriebsgefahr erhöhen. Im Vordergrund steht naturgemäß ein **unfallursächliches Fehlverhalten des Fahrers**. Der mit dem Fahrer nicht identische Halter muss sich dieses Fehlverhalten entgegenhalten lassen, auch wenn er für den Fahrer nicht nach § 831 BGB einzustehen hat (st. Rspr., z.B. BGH, VersR 2007, 558 Tz. 11; BGHZ 12, 124; BGH, VersR 1981, 354); d.h. jegliches Fahrerverschulden geht zulasten des Halters, sofern es sich auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Der Halter steht mit seinem Fahrer in einer **Zurechnungs- oder Tatbeitrageinheit**. Zurechnungsgrund für den Verursachungsanteil ist in diesen Fällen das Einstehenmüssen für das Halten des Fahrzeugs und die sich bei dessen Betrieb ergebenden Gefahren, wozu auch ein fehlerhaftes Bedienen gehört. Kurz: Der Halter muss sich so behandeln lassen, als wäre er selbst gefahren.
- 291** Die – ggf. erhöhte – Betriebsgefahr muss sich auch ein Halter bzw. Fahrer anrechnen lassen, der Opfer einer **Verkehrssicherungspflichtverletzung**, z.B. einer Kommune, geworden ist (OLG Jena, SP 2010, 99). Zum Zusammentreffen von Kfz-Halterhaftung und **kommunaler Anlagenhaftung** nach dem HPfIG s. OLG Jena, DAR 2008, 705 (Gullydeckel).
- 292 Fußgänger/Radfahrer versus Straßen- oder Eisenbahn:** Allein über § 254 Abs. 1 BGB (i.V.m. § 4 HPfIG) läuft der Schadensausgleich bei Unfällen zwischen diesen Beteiligten. Die Betriebsgefahr ist analog § 254 Abs. 1 BGB anzurechnen, es sei denn, dass dem Bahnunternehmen der Nachweis höherer Gewalt gelingt (§ 1 Abs. 2 HPfIG), dazu s. Rdn. 190. Das gilt auch für solche Schienenbahnen, die innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße betrieben werden. M.a.W.: Der Betreiber einer Straßenbahn, deren Schienen auf der Straße verlegt sind, kann seine Haftung/Mithaftung nicht mehr mit dem Argument leugnen, der Unfall mit dem Fußgänger sei ein unabwendbares Ereignis gewesen (s.a. Rdn. 185). Unabwendbarkeit ist weder ein Ausschlussgrund noch ein Abwägungsfaktor.

3. Fallgruppe 3: „Motorisiert“ gegen „motorisiert“ mit Untergruppe „motorisiert gegen Bahn“

Prototypisch für die Fallgruppe „motorisiert gegen motorisiert“ ist der **Unfall zwischen zwei Pkw**. Sofern auf beiden Seiten Kfz-Halter eine Betriebsgefahr zu verantworten haben, wird § 254 Abs. 1 BGB durch die **Sonderregelung in § 17 Abs. 2 StVG i.V.m. § 17 Abs. 1 StVG** verdrängt. Einbezogen in das Ausgleichssystem des § 17 StVG sind bei einem Unfall mit mehreren Kfz auch die jeweiligen Fahrer (§ 18 Abs. 3 StVG). Haften Halter und Fahrer nicht nur nach dem StVG, sondern auch aus § 823 BGB, bleibt es beim Vorrang der §§ 17, 18 StVG.

293

Zur Fallgruppe „motorisiert gegen motorisiert“ zählen im weiteren Sinn auch **Unfälle zwischen Kfz und Eisenbahn**. Auch hier ist auf beiden Seiten Betriebsgefahr zu verantworten. Bei Kfz-Eisenbahn-Unfällen wie auch bei Kollisionen zwischen **Straßenbahn und Kfz** ist gem. **§ 17 Abs. 4 StVG i.V.m. § 17 Abs. 2 StVG** nach den Regeln des § 17 Abs. 1 StVG abzuwägen. Der Umfang der Ersatzpflicht des Kfz-Halters und des Bahnbetriebsunternehmers (Halters) hängt nach **§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, 2, 4 StVG, § 1 Abs. 1, § 13 Abs. 1, 2, 4 HPfIG** von einer Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge ab (BGH, NJW 2013, 3235 – Pkw/Straßenbahn).

Wie auch sonst ist das beiderseitige Verschulden nur *ein* Faktor der Abwägung. Nimmt der Kfz-Eigentümer, **der zugleich Halter ist** (also kein Nur-Eigentümer wie z.B. eine Leasinggesellschaft), den Bahnbetreiber (auch) **aus §§ 823, 831 BGB** in Anspruch, muss er sich aufgrund seiner Haltereigenschaft die Betriebsgefahr seines Kfz entgegenhalten lassen (BGH, NJW 2013, 3235). Durch ein **unfallursächliches Verschulden des Kfz-Führers** ist die allgemeine Betriebsgefahr gesteigert, was selbst dann zu Lasten des Kfz-Eigentümers/Halters geht, wenn „sein“ Fahrer kein Verrichtungsgehilfe i.S.d. § 831 BGB ist, z.B. der Ehepartner. Die Anspruchskürzung folgt auch im Rahmen der deliktischen Bahnhaftung, inkl. § 831 BGB, nicht aus einer analogen Anwendung des **§ 4 2. Halbs. HPfIG**. Für eine Analogie ist mangels „planwidriger“ Regelungslücke kein Raum (BGH, NJW 2013, 3235). Es gelten die allgemeinen Zurechnungs- und Abwägungsgrundsätze, gleichviel, ob die Bahnseite dem Kfz-Eigentümer (= Halter) aus Gefährdungs- oder aus Deliktshaftung ersatzpflichtig ist. Die Haftungsquote ist identisch.

Sonderkonstellation „Zurechnung der Betriebsgefahr zulasten einen Dritten“. An der Schnittstelle zwischen den Fallgruppen 2 und 3 liegt folgende Konstellation: Eine Person, die weder Halter noch Fahrer noch Eigentümer eines der beiden Fahrzeuge ist, ist deliktsrechtlich für deren Zusammenstoß verantwortlich, z.B. wegen einer **fehlerhaften Einweisung** auf einem Werksgelände. Man sollte meinen, dass der nur deliktisch haftende Dritte mit den beiderseitigen Betriebsgefahren der kollidierenden Fahrzeuge nichts zu tun hat, also nur sein eigenes Fehlverhalten in die Haftungsverteilung eingeht. Überraschenderweise rechnet der BGH alle Gefahren zu, die sich in dem – schuldhaft herbeigeführten – Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge verwirklicht haben (VersR 1981, 354 – Autokran./ Schienenbahn). Die beiderseitigen „Betriebsgefahren“ nähmen an den Unfallursachen teil, die sich der Deliktsschuldner (hier: ein Arbeitnehmer) aufgrund seines Verschuldens zurechnen lassen müsse. M.a.W.: Verwirklicht sich die Betriebsgefahr eines fremden, nicht selbst gehaltenen oder geführten Kfz infolge eigenen Verschuldens, muss dafür gem. § 254 Abs. 1 BGB eingestanden werden (verneint von OLG Karlsruhe, NZV 2014, 404 im Fall der Verletzung eines auf der Autobahn nach einem Unfall ausgestiegenen Beifahrers).

294

4. Fallgruppe 4: Beteiligung eines Kfz unter 20 km/h

Nicht die §§ 17, 18 StVG kommen zum Zuge, sondern **§ 254 Abs. 1 BGB**, wenn die Mithaftung des Halters/Fahrers eines Kfz in Rede steht, das unter die Ausnahmenvorschrift des § 8 Nr. 1 StVG fällt (s. dazu näher Rdn. 127 ff.). Eine Kfz-Betriebsgefahr ist hier nicht zu verantworten. Halter

295

und Fahrer haften nicht nach dem StVG, weshalb die §§ 17, 18 StVG auch für den Haftungsausgleich gesperrt sind (LG Bonn, NZV 2007, 407 – Radlader/Pkw).

- 296** Bei einem Unfall zwischen einem i.S.d. § 8 Nr. 1 StVG langsamen Fahrzeug, z.B. einem Bagger einer Baufirma, und einem „normalen“ Kfz (Pkw) gilt: Ein Verschulden ihres Baggerführers muss sich die Baufirma als Eigentümerin oder Besitzerin gem. § 9 StVG wie eigenes Verschulden entgegenhalten lassen, wenn und soweit die Gegenseite **nach dem StVG** haftet (Befreiung nur bei höherer Gewalt, nicht § 17 Abs. 3 StVG). Da ihre Halterhaftung nach § 8 Nr. 1 StVG ausgeschlossen ist, soll die mitwirkende „Betriebsgefahr“ (immerhin ist und bleibt der Bagger ein Kfz) nicht angerechnet werden. Unter deren Ausklammerung findet die Abwägung nach Maßgabe der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile statt (LG Bonn, NZV 2007, 407 – Radlader/Pkw; str., s. Medicus, DAR 2000, 442, 444). Eine grobe Verkehrswidrigkeit auf der „Bagger-Seite“ kann zum vollständigen Zurücktreten der einfachen (durch kein Verschulden erhöhten) Betriebsgefahr eines Pkw führen (LG Bonn, NZV 2007, 407). Im Fall der **Verschuldenshaftung der Pkw-Seite** entfällt die Zurechnungserweiterung durch § 9 StVG. Es gelten die allgemeinen Zurechnungsregeln. Hier- nach ist das Verschulden des Baggerfahrers nur unter den Voraussetzungen des § 254 Abs. 2 Satz 2 BGB anzurechnen. Ob die Baufirma sich wenigstens die „Betriebsgefahr“ ihres Kfz entgegen halten lassen muss, **ist umstritten**. Mehrheitlich ist man gegen eine Anspruchskürzung, auch hier mit dem Argument, die eigene Gefährdungshaftung sei nach § 8 Nr. 1 StVG ausgeschlossen.

5. Fallgruppe 5: Beteiligung von Fahrzeugen sog. Nur-Eigentümer (u.a. Leasingfahrzeuge)

- 297** Bei **Leasingfahrzeugen** ebenso wie bei **sicherungsübereigneten Fahrzeugen** fallen Eigentümer- und Halterstellung typischerweise auseinander. Eine solche **Aufspaltung** ist ferner **im familiären Bereich** anzutreffen. Unfreiwillig kann die Halterstellung durch einen **Diebstahl** verloren gehen (s. Rdn. 36). Einen Fall der Ersetzung der Halterhaftung – bei fortbestehendem Eigentum – regelt § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG (s. Rdn. 38).
- 298** Welche Konsequenzen das **Auseinanderfallen von Halter- und Eigentümerposition** hat, ist im Gesetz nur unter dem Teilaspekt des Ausschlussgrundes „**unabwendbares Ereignis**“ geregelt. Nach **§ 17 Abs. 3 Satz 3 StVG** gilt der Ausschluss der Ersatzpflicht bei Unabwendbarkeit auch ggü. dem Eigentümer eines Kfz, der nicht zugleich Halter ist, d.h. der „Idealfahrer“ kann sich auch ggü. einem (Nur-)Eigentümer eines Kfz auf den Haftungsausschluss „unabwendbares Ereignis“ berufen. Näheres dazu Rdn. 105 ff. Was der Schädiger einem Nur-Eigentümer eines Kfz **bei der Haftungsabwägung** entgegensetzen kann, ist bedauerlicherweise **im Gesetz ungeregt geblieben**.
- 299** **Falsch** ist der oft zu lesende Satz, nach dem BGH-Urt. v. 10.07.2007 (NJW 2007, 3120) könne dem Leasinggeber die Betriebsgefahr des Leasingfahrzeugs ebenso wenig wie ein Fahrerverschulden zugerechnet werden, er erhalte vom Unfallgegner/VR in jedem Fall vollen Ausgleich. **Richtig** ist **danach zu unterscheiden**, ob dem Leasinggeber bzw. der Bank als Sicherungseigentümerin Ansprüche aus §§ 823, 831 BGB oder nur nach §§ 7, 18 StVG zustehen (BGH, NJW 2011, 996 Tz. 12 m. Anm. Reinking; Wussow/Zoll, Kap. 41 Rn. 155; Nugel, NJW 2013, 193, 195; Riedmeyer, DAR-Extra 2012, 742).

Checkliste: Leasinggeber hat Ansprüche aus §§ 823 ff. BGB (ggf. neben StVG-Ansprüchen)

1. Anrechnung eines eigenen Verschuldens? Entfällt aus tatsächlichen Gründen.
2. Zurechnung fremden Verschuldens, also des Leasingnehmers oder dessen Fahrers? **Nein**, da eine Zurechnungsnorm fehlt. §§ 278, 831 BGB, § 9 StVG und auch die Figur des Repräsentanten passen nicht (BGH, NJW 2007, 3120).
3. Anrechnung der Betriebsgefahr des eigenen Fahrzeugs? **Nein**, § 17 Abs. 2 StVG entfällt mangels Haltereigenschaft und § 9 StVG ist weder direkt noch analog anwendbar; ebenso scheidet § 254 BGB aus (BGH, NJW 2007, 3120).

Fazit: Bei deliktischer Haftung des Unfallgegners (§§ 823 ff., inkl. § 831 BGB) **stets hundertprozentiger Ersatz** für den Leasinggeber. Dies auch dann, wenn der Leasingnehmer (und Halter) den Deliktsanspruch **kraft Einziehungsermächtigung** (OLG Brandenburg, 1.4.2009 – 12 W 51/08, juris) oder **als Prozessstandschafter** im eigenen Namen mit Zahlung an sich einklagt (OLG Karlsruhe, NJW 2014, 1392).

300

**Checkliste: Leasinggeber hat keine Ansprüche aus §§ 823 ff. BGB, sondern nur nach StVG**

1. Anrechnung eigenen Verschuldens? Entfällt aus tatsächlichen Gründen.
2. Zurechnung fremden Verschuldens (LN/Fahrer): **Ja!** Hier ist § 9 StVG anwendbar, und zwar bei der Halterhaftung wie bei der Fahrerhaftung nach § 18 StVG. Der **Fahrer des Leasingfahrzeugs ist „Inhaber der tatsächlichen Gewalt“** (sog. Bewahrungsgehilfe). Sein Verschulden muss sich der Leasinggeber wie eigenes Verschulden anrechnen lassen (BGH, NJW 2011, 996 Tz. 12; BGH, NJW 1965, 1273 – Bank als Nur-(Sicherungs-)Eigentümerin; OLG Karlsruhe, NJW 2014, 1392; OLG Hamm, NJW 1995, 2233; LG Berlin, NZV 2009, 244; anders BGHZ 87, 133). Grund: Der Preis für die schärfere StVG-Haftung ist eine schärfere Mithaftung (BGH, NJW 2007, 3120). Sie kann so weit gehen, dass der StVG-Ersatzanspruch des Leasinggebers auf Null reduziert ist (LG Berlin, NZV 2009, 244).

301



Voraussetzung für eine **Zurechnung von Verschulden** nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB ist, dass es **unstreitig** oder **bewiesen** ist. Steht das Verschulden des Fahrers als Inhaber der tatsächlichen Gewalt i.S.d. § 9 StVG nicht positiv fest, bleibt die Möglichkeit eines Fehlverhaltens, **ein nur vermutetes Verschulden**, außer Betracht (a.A. LG Nürnberg-Fürth, DAR 2002, 517). Dafür spricht bereits der Wortlaut des § 9 StVG, im Übrigen aber auch die Entstehungsgeschichte sowie der Sinn und Zweck dieser besonderen Zurechnungsnorm (vgl. BGH, NJW 2013, 3235 Tz. 15). Ohne ein feststehendes unfallursächliches Verschulden als Zurechnungsgrund scheidet eine Mithaftung/Anspruchskürzung aus. Die mitwirkende Betriebsgefahr kann weder nach § 17 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 StVG (insoweit BGH, NJW 2007, 3120) noch in analoger Anwendung der §§ 9, 17 Abs. 3 Satz 3 StVG dem Leasinggeber im Rahmen der StVG-Haftung der Gegenseite anspruchsmindernd entgegengehalten werden. Für **eine Analogie** ist deshalb kein Raum, weil spätestens seit dem 01.08.2002 (2. SchadÄndG) keine planwidrige Regelungslücke mehr besteht.

302

Festzuhalten ist: Ohne ein feststehendes (unstreitiges oder bewiesenes) Verschulden des Fahrers des Leasingfahrzeugs kann die mitwirkende Betriebsgefahr des Kfz. seinem nicht haltenden Eigentümer (Leasinggeber) **i.R.d. StVG-Haftung** nicht zugerechnet werden; er erhält zu **100 Prozent Ersatz**. Das ist heute h.M., vgl. OLG Karlsruhe, NJW 2014, 1392; LG Karlsruhe, 05.09.2008 – 6 O 86/08, juris; LG Münster, VA 2011, 109 = SVR 2011, 342 (sicherungsübereignetes Kfz); Riedmeyer, DAR-Extra 2012, 742, 745; Nugel, NJW 2013, 193, 196 mit Hinweis auf BGH, NJW 2011, 996.

303

304 Bei der Prüfung, ob und inwieweit **ein feststehendes Verschulden des Fahrers des Leasingfahrzeugs** bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, ist auch **die Betriebsgefahr des Kfz „einzuwerfen“** (so BGH, NJW 1965, 1273, 1274 a.E.). Wer wie z.B. OLG Hamm, r+s 1996, 339 die Betriebsgefahr völlig unberücksichtigt lässt und nur auf das reine Fahrerverschulden abstellt, greift zu kurz. **Unrichtig ist der Satz**, nur einem Halter könne die Betriebsgefahr anspruchsmindernd entgegengesetzt werden (insoweit missverständlich BGH, NJW 2007, 3120 Tz. 16). So muss sich der Fahrer eines Kfz, der nicht zugleich dessen Halter ist, die einfache (allgemeine) Betriebsgefahr dann zurechnen lassen, wenn er seinerseits für Verschulden gem. § 823 BGB oder für vermutetes Verschulden nach § 18 StVG haftet (BGH, NJW 2010, 927). Selbst eine Person, die weder Halter noch Fahrer noch Eigentümer ist, muss sich unter bestimmten Umständen die Betriebsgefahr eines oder gar mehrerer unfallbeteiligten Kfz anspruchsmindernd anrechnen lassen (BGH, VersR 1981, 354 – Einweiser auf Werksgelände).

Ist die Mithaftung des Nur-Eigentümers nach § 9 StVG i.V.m. § 254 Abs. 1 BGB infolge eines Fahrerverschuldens eröffnet, gehört **die konkrete Betriebsgefahr** zu den **schadensverursachenden Faktoren** (so BGH, NJW 1965, 1273, 1274: VW im Sicherungseigentum einer Bank). Das ist nur konsequent, denn im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG i.V.m. § 254 Abs. 1 BGB kommt es in erster Linie auf das Maß des jeweiligen Verursachungsbeitrags an. Ein Geschwindigkeitsverstoß z.B. lässt sich als Verursachungsbeitrag nicht sachgerecht gewichten, wenn das unberücksichtigt bleibt, was ein Kfz außer der Schnelligkeit der Fortbewegung gefährlich macht, nämlich Größe und Gewicht. Gleichfalls für eine Zurechnung, aber ohne Differenzierung zwischen allgemeiner und konkreter Betriebsgefahr, OLG Celle, 27.09.2001 – 14 U 296/00, juris (Leasing). Dass die konkrete Betriebsgefahr ebenso wie ein Fahrerverschulden in die Haftungsverteilung (Schadensabwägung) nur aufgenommen werden kann, wenn und soweit sie sich **im Unfallgeschehen niedergeschlagen** hat (Hergang oder Folgen), entspricht allgemeiner Ansicht (zu diesem Grundsatz näher Rdn. 309 ff.).

Hinweise

- 1. Anwälte, die Fahrzeugeigentümer ohne Haltereigenschaft wie Leasingfirmen oder Kreditfinanzierer vertreten**, müssen auf die deliktische Haftung der Gegenseite setzen, d.h. ein unfallursächliches Verschulden des Unfallgegners nicht nur behaupten, sondern es auch unter ausdrücklichem Hinweis auf die §§ 823 ff. BGB und die Hundert-Prozent-Entscheidung BGH, NJW 2007, 3120 (bestätigt durch BGH, NJW 2011, 996) geltend machen und möglichst auch beweisen. Bei nicht nachweisbarer Kausalität eines Verkehrsverstößes, z.B. einer Geschwindigkeitsüberschreitung, ist eine Berufung auf § 830 BGB empfehlenswert. Mit Blick auf die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB muss an einen Verstoß gegen § 1 StVO gedacht werden, wenn die Verletzung von Spezialnormen der StVO nicht beweisbar sind. Die Haftung nach § 831 BGB genügt, um vollen Ersatz zu erreichen, eine Option, die bei Fahrern von Firmenfahrzeugen in Betracht zu ziehen ist. Haftet der Halter ausschließlich nach § 7 StVG, kommt eine Anrechnung eines Mitverschuldens des „eigenen“ Fahrers in Frage, so dass es aus Sicht der Leasinggesellschaft bzw. der Bank ratsam sein kann, nur den anrechnungsfreien Deliktsanspruch gerichtlich zu verfolgen, d.h. nur den Fahrer und den Versicherer zu verklagen.
2. Das vorstehend Gesagte gilt entsprechend für Anwälte, die aus abgetretenem Recht eines Nur-Eigentümers klagen oder dessen Ansprüche im Wege gewillkürter Prozessstandschaft verfolgen (s. dazu oben Rdn. 6). Auch das kann zu unterschiedlich quotierten Ansprüchen in ein und demselben Prozess führen, etwa wenn ein Leasingnehmer aus eigenem und zugleich aus fremdem Recht klagt (Beispiel: LG Köln, 18.03.2008 – 8 O 96/06, justiz.nrw.de).
3. **Ziel des Anwalts auf der Beklagtenseite**, die Unabwendbarkeit, wie regelmäßig, nicht nachweisen kann, muss demgegenüber sein, jegliche Deliktshaftung (einschließlich § 831 BGB) in Abrede zu stellen und dem Fahrer des Leasingfahrzeugs möglichst ein Alleinverschulden nachzuweisen.

4. **Streitverkündung und Drittwiderklage:** Aus Gründen des Regresses (Gesamtschuldnerausgleich) wird allgemein geraten (z.B. Nugel, NZV 2009, 313), im Prozess des Leasinggebers gegen den Unfallgegner/VR dem Leasingnehmer und dessen KH-Versicherer den Streit zu verkünden; bei einem Fahrer, der nicht zugleich Leasingnehmer ist, auch diesem. Nicht empfehlenswert ist, sie mit einer Drittwiderklage zu überziehen. Erstens könnte sie nur hilfsweise erhoben werden (für den Fall eines 100-Prozent-Urteils), was auf Zulässigkeitsbedenken stoßen kann. Zweitens wäre sie nicht auf Zahlung, sondern nur auf Freistellung (Befreiung) oder auf Feststellung gerichtet.
5. **Vorgezogener Innenausgleich durch dolo-agit-Einwand oder (Dritt-)Widerklage** bei einer Klage des Leasingnehmers (auch) aus abgetretenem Recht des Leasinggebers oder als Prozessstandschafter: Die eigenen Ansprüche des Leasingnehmers unterliegen der Quotierung, so dass dem Ausgleichsbedürfnis des bekl. Unfallgegners/VR insoweit Rechnung getragen ist. Bei eigener deliktischer Haftung wie im Fall „Leasingauto-Fahrer ohne Schuld“ nicht zu verhindern ist ein hundertprozentiger Zuspruch des – abgetretenen – Leasinggeberanspruchs. Bei dieser Konstellation (Quotensplitting) kann der verklagte Unfallgegner/VR Widerklage gegen den klagenden Leasingnehmer mit dem Ziel erheben, von der Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Leasinggeber in einem bestimmten Umfang (Quote) freigestellt zu werden (LG Münster, VA 2011, 109 = SVR 2011, 342 im Fall einer Klage des Führers/Sicherungsgebers eines bankfinanzierten Autos nicht aus abgetretenem Recht, sondern als Prozessstandschafter). Grundlage des Freistellungsanspruchs ist § 426 Abs. 1 BGB, was ein Gesamtschuldverhältnis voraussetzt (dazu nachstehend Pkt. 6). Ist der Fahrer des Leasingfahrzeugs nicht der klagende Leasingnehmer, sondern ein am Leasingvertrag und am Verfahren nicht beteiligter Dritter, kommt eine Drittwiderklage in Betracht. Da der Fahrer dem Leasinggeber weder aus Vertrag noch aus § 18 StVG haftet, hängt der Erfolg einer solchen Klage davon ab, ob der Dritte dem Leasinggeber nach §§ 823 ff. BGB haftet. Noch nicht geklärt ist, ob und inwieweit sich der Unfallgegner/VR mit dem Einwand „dolo agit ...“ verteidigen kann. Den eigenen Anspruch erhält der klagende Leasingnehmer nur nach Maßgabe der Haftungsabwägung unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr. Insoweit gibt es nichts, was er zurückzahlen müsste. Dem „dolo agit“-Einwand ausgesetzt sein kann nur der Anspruch des Leasinggebers, den der Leasingnehmer aus abgetretenem Recht oder kraft gewillkürter Prozessstandschaft, jedenfalls mit Zahlung an sich persönlich, geltend macht (vgl. Nugel, NZV 2009, 313, 316). Voraussetzung ist, dass der Leasingnehmer der Gegenseite als Gesamtschuldner zum Ausgleich verpflichtet ist.
6. **Gesamtschuldnerausgleich und Regress des Unfallgegners/VR nach ungekürzter Regulierung der Ansprüche des Leasinggebers bzw. der Bank:** Um ein Gesamtschuldverhältnis zwischen dem Unfallgegner/VR einerseits und dem Halter/Fahrer des Leasingfahrzeugs andererseits annehmen zu können, braucht man für den Halter/Fahrer des Leasingfahrzeugs eine Haftungsgrundlage außerhalb des StVG. Denn die §§ 7, 18 StVG scheiden nach BGH, NJW 2011, 996 aus (keine „andere Sache“). In erster Linie ist an die §§ 823, 831 BGB zu denken. In Betracht kommt auch eine Haftung aus dem Leasingvertrag, die nach den üblichen AGB, von BGH, NJW 2011, 996 Tz. 13 wohl übersehen, unabhängig von einem Verschulden besteht. Mangels Gleichstufigkeit von vertraglichem Anspruch und einem StVG-Anspruch gegen die Annahme einer Gesamtschuld Diederichsen, DAR 2011, 301, 306. A.A. ihr Senat, der a.a.O., Tz. 13, § 280 BGB ausdrücklich erwähnt. Pro Gesamtschuld („Tilgungsgemeinschaft“) auch LG Münster, VA 2011, 109 = SVR 2011, 342 (sicherungsübereigneter Pkw); Nugel, NJW 2013, 193, 196 (für die verschuldensunabhängige LN-Haftung).
7. **Abwälzung des Schadens**, den der Leasingnehmer/Fahrer als Gesamtschuldner zu tragen hat, **auf die Vollkaskoversicherung?** Zu dieser heiklen Frage s. Riedmeyer, DAR-Extra 2012, 742, 746; Nugel, NZV 2009, 313, 316.

- 305** **Sonderfälle:** Der Leasingnehmer hat die Kollision nicht fahrlässig, sondern **vorsätzlich** verursacht (z.B. Verabredung mit dem „Unfallgegner“). Zurechnungsnorm i.R.d. StVG-Haftung ist § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB. Bei Vorsatz nur auf Leasingnehmerseite (z.B. bei einer provozierten Kollision) tritt die Betriebsgefahr des gegnerischen Kfz zurück; dies auch, wenn sie durch normale Fahrlässigkeit erhöht ist. Bei **vorsätzlichem Tun beider Fahrer** – z.B. Leasingnehmer und der Fahrer eines Mietwagens machen gemeinsame Sache – gilt Folgendes: **Der Fahrer** des „gegnerischen“ Fahrzeugs (im Beispiel: Mietwagen) haftet der Leasinggesellschaft aus §§ 823, 826 BGB zu 100 Prozent; eine Anrechnung des Verschuldens des „eigenen“ Fahrers wie der Betriebsgefahr kommt nicht infrage (s. oben Rdn. 300). **Der Haftpflicht-VR** kann sich, soweit es um die Fahrerhaftung geht, auf § 103 VVG berufen (s. dazu Rdn. 174), bleibt aber in der Haftung nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG, wenn und soweit der Halter des versicherten Fahrzeugs einer Haftung ausgesetzt ist (s. Rdn. 175). Haftet der Halter deliktisch (z.B. aus § 831 BGB), hat eine Anrechnung von Verschulden und Betriebsgefahr zulasten des Leasinggebers nach den Grundsätzen unter Rdn. 300 zu unterbleiben. Anwendbar ist § 9 StVG dagegen, wenn der **Halter** ausschließlich nach § 7 StVG haftet (OLG Hamm, RuS 1996, 339 und oben Rdn. 302 ff.). Näheres zu diesen Konstellationen mit weiterer Rechtsprechung im § 12 Rdn. 124 ff.

6. Fallgruppe 6: Fahrer beschädigt ihm überlassenes Fremdfahrzeug

- 306** Muss der Fahrer eines Kfz dem Halter für das bei einem Unfall schuldhaft beschädigte Fahrzeug Ersatz leisten, so kann er ihm die Betriebsgefahr des Fahrzeugs nicht anspruchsmindernd entgegensetzen (BGH, NJW 1972, 1415). Ein „echtes“ mitwirkendes Verschulden, wie z.B. die Überlassung eines Fahrzeugs mit abgefahrenen Reifen, kann dagegen zu berücksichtigen sein. Abzuwägen ist nicht nach § 17 StVG, sondern nach § 254 BGB.

II. Kriterien der Haftungsabwägung und Prüfschritte

- 307** Die Binsenweisheit „jeder Fall ist anders“ gilt in besonderer Weise für die Haftungsabwägung bei Verkehrsunfällen. Tabellen und Schemata können schon deshalb nur der groben Orientierung dienen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger bieten die in der Praxis, zumal der außergerichtlichen, bewährten Entscheidungssammlungen von Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 13. Aufl. 2013, und Kuhn, Schadensverteilung bei Verkehrsunfällen, 8. Aufl. 2013, sowie die Münchener Quotentabelle, SVR 2012, 41.
- 308** Wenn beide Seiten für den Unfall verantwortlich sind, hängt sowohl nach **§ 17 Abs. 1 und Abs. 2 StVG** als auch nach **§ 254 Abs. 1 BGB**
- die „Verpflichtung zum Ersatz“ sowie
 - der „Umfang des zu leistenden Ersatzes“
- von den Umständen, insb. Davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil **verursacht** worden ist.

1. Erster Prüfschritt

- 309** Zunächst ist – getrennt für beide Seiten – der jeweils zu verantwortende Verursachungsbeitrag (Verantwortungsbeitrag) zu ermitteln.

Hinweis

Es dürfen **nur feststehende Umstände** berücksichtigt werden.

Mit den Worten des **BGH** (NJW 2014, 217; NZV 2010, 293; NJW 2007, 506; NJW 2005, 2081; NJW 2005, 1940):

„Die für die Abwägung maßgebenden Umstände müssen feststehen, d.h. unstrittig, zugestanden oder nach § 286 ZPO bewiesen sein.“

Nur mögliche, selbst **vermutete Tatsachen** haben bei der Abwägung nichts verloren (st. Rspr., **BGH**, NJW 2014, 217 Tz. 7; **BGH**, NJW 2007, 506 = VRR 2007, 183). So ist das nach § 18 StVG nur **vermutete Fahrerverschulden** zwar Haftungsgrund, aber kein Abwägungsfaktor (**BGH**, NJW 1995, 1029). Gleiches gilt für die Schuldvermutungen in den §§ 831, 832 BGB (**BGH**, NJW 2012, 2425 zu § 832 BGB). Haftung und Haftungsverteilung sind strikt zu trennen. **310**

Mithilfe des **Anscheinsbeweises** (näher Rdn. 600 ff.) bewiesene Umstände (insb. Ursächlichkeit und Verschulden) sind hingegen als feststehende Tatsachen uneingeschränkt zu berücksichtigen. **311**

In Fällen **alternativer Kausalität** (von mehreren Ursachen ist jedenfalls eine dem in Anspruch genommenen Schädiger zurechenbar) ist auf die weniger belastende abzustellen. Dies gilt auch für den Fall der **Wahlfeststellung** im Verschuldensbereich, etwa bei der Alternative „Geschwindigkeitsüberschreitung oder Reaktionsverschulden“. Verfehlt ist es, beide – jeweils nur möglichen – Ursachen bzw. Verhaltensweisen in die Abwägung einzubeziehen. **312**

Die für die Abwägung maßgebenden Umstände müssen **darüber hinaus** für die **Entstehung des Schadens ursächlich** geworden sein, d.h. sich **im Unfallgeschehen niedergeschlagen** haben, und sei es nur als **Beitrag zum Umfang des Schadens** (st. Rspr., **BGH**, NJW 2014, 217; NZV 2010, 293; NJW 2007, 506 = VRR 2007, 183; NJW 2000, 3069; NJW 2005, 1940; OLG Saarbrücken, 14.08.2014 – 4 U 150/13, juris). Eine nur **abstrakte Gefahrerhöhung** reicht ebenso wenig wie die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage. Es gibt zwar die **allgemeine Betriebsgefahr** eines Kfz. Sie wird durch die Gesamtheit aller Umstände definiert, die geeignet sind, Gefahr in den Verkehr zu tragen (OLG Saarbrücken, NJW 2013, 3659; KG, SP 2012, 315). Sie ist indes nicht abstrakt zu beurteilen. Es kommt vielmehr auf **die spezifischen Besonderheiten** der beteiligten Fahrzeuge an (OLG München, 17.9.2013 – 10 U 2166/13, juris; Quad/Pkw). Der Halter eines Lkw hat also nicht von vornherein eine höhere Betriebsgefahr zu verantworten als ein Pkw-Halter. Entscheidend ist, ob und inwieweit sich die spezifische Betriebsgefahr auf das konkrete Unfallgeschehen tatsächlich ausgewirkt hat (OLG München, 17.9.2013 – 10 U 2166/13, juris; OLG Saarbrücken, NJW 2013, 3659). **313**

Hinweis

Als ein die allgemeine Betriebsgefahr erhöhender Umstand ist auch ein für den Unfall mitursächliches haftungsrelevantes Verhalten des Fahrers zu berücksichtigen (**BGH**, NJW 2013, 3225). M.a.W.: Eine fehlerhafte Fahrweise kann bei der Haftungsverteilung betriebsgefahrerhöhend nur dann in Ansatz gebracht werden, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt hat (**BGH**, NJW 2000, 3069). Zur nackten Ursachenverkettung muss hinzukommen, dass zwischen der Verkehrswidrigkeit und dem späteren Unfall ein Zurechnungszusammenhang besteht. Er ist nur dann zu bejahen, wenn sich die durch die Verkehrswidrigkeit erhöhte Gefahrenlage als solche in dem Unfall aktualisiert hat (**BGH**, NJW 1988, 58 = VersR 1987, 821 – langsames Fahren auf der A 6 bei Nebel und vorangegangenen Unfällen).

Beweismaß und Beweislast. Ob sich ein Fahrfehler oder ein sonstiger Umstand, z.B. Straßenglätte, unfallursächlich ausgewirkt hat, ist nach dem strengen **Beweismaß des § 286 ZPO** zu beurteilen. Für die Frage, **in welchem Umfang** sich die Umstände ausgewirkt haben, gilt dagegen **§ 287 ZPO** (missverständlich in Bezug auf die sog. erweiterte Kausalitätsbetrachtung OLG Saarbrücken, 14.08.2014 – 4 U 150/13, juris). **314**

Die Verteilung der Beweislast richtet sich nach allgemeinen Beweisgrundsätzen. Das bedeutet für eine **Kollision zweier Pkw** mit Ausgleich nach § 17 StVG: Jeweils der eine Halter muss dem anderen

Halter diejenigen Umstände nachweisen, die dessen Haftung begründen und erhöhen (BGH, NJW 1996, 1405). Konkret: Wer dem anderen Halter einen Rotlichtverstoß zur Last legt, muss ihn beweisen. Ein Beweis nach Anscheinsbeweissgrundsätzen genügt. Beispiel **Pkw-Fußgänger-Kollision**: Der als Schädiger in Anspruch genommene Halter muss ebenso wie sein Versicherer beweisen, dass den verletzten Fußgänger ein unfallursächliches Verschulden trifft, z.B. Alkoholisierung (BGH, NJW 2014, 217; NJW 2014, 3300 – Überqueren eines Fußgängerüberwegs). Umgekehrt kann dem Kfz-Halter in seiner Eigenschaft als Geschädigtem nicht nur ein Fahrerverschulden, sondern analog § 254 Abs. 1 BGB auch die einfache (= allgemeine) Betriebsgefahr seines Fahrzeugs anspruchsmindernd von solchen Ersatzpflichtigen entgegengehalten werden, die, wie Radfahrer oder Fußgänger, ihrerseits keine Kfz-Betriebsgefahr zu verantworten haben. Beweisen muss der Ersatzpflichtige nur den Gefährdungshafttatbestand, d.h. die Haltereigenschaft und das Merkmal „bei dem Betrieb“ inkl. Zurechnungszusammenhang. Ausnahmsweise von der Halterhaftung freigestellt zu sein, muss dagegen der (geschädigte) Halter beweisen, d.h. er hat den Entlastungsbeweis nach den §§ 7 Abs. 2, 17 Abs. 3 StVG zu führen (Stöhr, zfs 2010, 62, 63). Der Fahrer ohne Haltereigenschaft, z.B. ein Angestellter des Halters/Eigentümers, muss als Geschädigter nur die Verschuldensvermutung des § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG widerlegen, andernfalls kann ihm die einfache Betriebsgefahr anspruchsmindernd angerechnet werden (BGH, NJW 2010, 927 – Polizeikrad). Zu den praxisrelevanten Problemkonstellationen des **Mitverschuldens von Kindern** s. Rdn. 277 ff., zum Mitverschulden durch **Verstöße gegen die Pflicht zur Eigensicherung** (Gurt, Helm, Schutzkleidung) s. Rdn. 441 ff.

315

Einzelfälle „Fahrfehler/Fahrerdefizite“	
Geschwindigkeitsüberschreitung	s. Rdn. 347 ff.
Reaktionsverschulden	Objektive falsche Reaktionen von Verkehrsteilnehmern stellen nach st. Rspr. dann kein schuldhaftes Verhalten dar, wenn der Verkehrsteilnehmer in einer ohne sein Verschulden eingetretenen, für ihn nicht voraussehbaren Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung hat und deshalb nicht das Richtige und Sachgerechte unternimmt, um den Unfall zu verhüten, sondern aus verständlicher Bstürzung falsch reagiert (BGH, NJW 2011, 292 Tz. 12). Die objektiv falsche Reaktion kann gleichwohl ein betriebsgefahrerhörender Umstand sein.
Altersbedingte Einschränkungen	Einen generellen Malus für ältere Menschen gibt es haftungsrechtlich (noch) nicht; eine altersspezifisch bestehende Beeinträchtigung des Seh- oder Reaktionsvermögens muss sich konkret auf die Entstehung des Schadens oder dessen Umfang ausgewirkt haben. Nach einer aktuellen Studie steigt das Unfallrisiko ab 75 Jahren rapide an. Gleichwohl gibt es keinen Anscheinsbeweis für eine (Mit-)Verursachung infolge Altersgebrechens.
Alkoholisierung	grundlegend BGH, NJW 1995, 1029; zum Anscheinsbeweis s. Rdn. 674.
Drogen	OLG Saarbrücken, NJW 2007, 1888 (Cannabis); zum Anscheinsbeweis s. Rdn. 674.
Fahren ohne Fahrerlaubnis	Berücksichtigt werden kann dieser Umstand nur, wenn er sich in dem Unfall tatsächlich ausgewirkt hat (BGH, NJW 2007, 506 = VRR 2007, 183). Das versteht sich nicht von selbst, sondern bedarf einer konkreten Begründung. Wer z.B. während einer laufenden Sperrfrist ohne die erforderliche Fahrerlaubnis fährt, kann sich im Einzelfall durchaus fehlerfrei verhalten, ja sogar den Anforderungen an den Idealfahrer genügen. In solchen Fällen gibt es haftungsrechtlich keinen Grund, das Fehlen der Fahrerlaubnis in die Haftungsabwägung einzubeziehen. Anders können die Dinge liegen, wenn ein Fahrfehler im Spiel ist. Dann kann ein Anscheinsbeweis für den Ursa-

	<p>chenbeitrag einer fehlenden Fahrerlaubnis sprechen (BGH, NJW 2007, 506 = VRR 2007, 183 m.w.N.). Das gilt aber nicht für eine „normale“ Geschwindigkeitsüberschreitung (BGH, a.a.O.). Lässt sich Unfallursächlichkeit des Fehlens der Fahrerlaubnis beweiskräftig feststellen, ist darauf zu achten, dass es nicht zu einer unzulässigen Doppelanrechnung kommt. Einzelne Verursachungsbeiträge dürfen bei der Abwägung dann nicht summiert werden, wenn sie sich nur in demselben unfallursächlichen Umstand ausgewirkt haben (BGH, a.a.O.).</p>
--	---

Fahrzeugspezifische Eigentümlichkeiten	
Pkw/Kombi/SUV	<p>Veränderungen am Fahrzeug wie Tuning können trotz Zulässigkeit nach der StVZO die allg. Betriebsgefahr steigern; erst echt eine unzulässige Ausrüstung/Ausstattung wie Sommerreifen bei winterlichen Verhältnissen. Technische Mängel sind lt. Statistik als Unfallursache kaum von Bedeutung (unter drei Prozent). In all diesen Fällen muss sich der fragliche Umstand im Unfallgeschehen (Hergang oder Folgen) konkret niedergeschlagen haben. Eine nur abstrakte Gefahrerhöhung genügt nicht. Konkrete Auswirkung bejaht bei Kollision zwischen Geländewagen mit Frontbügel („Kuhfänger“) und Radfahrer OLG Hamm, NJW-RR 1997, 411. Eine nur abstrakte Gefahrverringern, z.B. durch die Bauweise des Fahrzeugs und/oder die Ausrüstung mit unfallverhütenden Assistenzsystemen, bleibt gleichfalls außer Betracht. Wenn und soweit sich bestimmte Beschaffenheitsmerkmale negativ oder positiv auf das Unfallgeschehen konkret ausgewirkt haben, ist dem bei der Anteilsgewichtung Rechnung zu tragen. Abzuwarten bleibt, wie die Rechtsprechung auf die spezifische Gefahr geräuscharmer Elektro- und Hybridfahrzeuge bei Fußgänger- und Radfahrerunfällen reagieren wird (zum Problem s. Hammel, VersR 2014, 428). In noch größerer Ferne liegt das Problem „autonomes Fahrzeug“ (dazu Lutz, NJW 2015, 119).</p>
Anhänger	<p>Ein aus Zugmaschine und Anhänger bestehendes Gespann hat als Betriebseinheit eine aus der Fahrzeugverbindung herrührende spezifische Betriebsgefahr (BGH, NJW 2011, 447 Tz. 30). Ob sie sich im Unfallgeschehen ursächlich ausgewirkt hat, etwa beim Brems- bzw. Anhalteweg, ist Tatfrage. Zum Reifenplatzer am Anhänger eines Unimogs als Ursache für einen Auffahrunfall s. OLG Celle, NZV 2014, 82. Zur Betriebsgefahr abgestellter Anhänger s. Rdn. 26, 54.</p>
Krad	<p>Die bauartbedingte Instabilität eines motorisierten Zweirades begründet nicht von vornherein eine (im Vergleich mit einem Pkw) höhere Betriebsgefahr (BGH, NZV 2010, 293; VersR 1966, 521; OLG Saarbrücken, MDR 2005, 1287). Anders, wenn sie sich im Unfallgeschehen konkret ausgewirkt hat (BGH, NZV 2010, 293), z.B. eine überhöhte Geschwindigkeit des Krads mit (bremsbedingtem) Sturz festzustellen ist (LG Dresden, DAR 2006, 214). Zur verkehrsrechtlichen Bedeutung frasierter Mofas s. Huppertz, Verkehrsdienst 2007, 191. Weitere Rechtsprechung zur Betriebsgefahr von Motorrädern: OLG Düsseldorf, DAR 2005, 217; KG, NZV 2002, 34; OLG Celle, 19.12.2007 – 14 U 97/07; s. auch Küppers, VRR 2011, 284.</p>
Quad	<p>Quads (= offene, vierrädrige Kfz) kombinieren sämtliche Nachteile von Auto und Motorrad: keine Knautschzone, keine elektrischen Stabilitätshelfer, keine Kurvenlage. Über die spezifischen Risiken informiert eine aktuelle Studie des GDV. Aus der Rspr. hervorzuheben: OLG München, 17.09.2013 – 10 U 2166/13, juris = zfs 2013, 679.</p>

Lkw/Sattelzug	Die Betriebsgefahr eines Lkw und erst recht eines Kleintransporters (z.B. Sprinter, Transit) ist nicht per se höher als die eines Pkw (KG, SP 2012, 315; OLG Köln, MDR 2012, 906 – Kleintransporter; Nugel, NJW 2013, 193; s. auch BGH, VersR 1966, 521 – Lkw/Krad; OLG Saarbrücken, NJW 2013, 3659 – Entsorgungsfahrzeug). Missverständlich heißt es häufig, die Betriebsgefahr sei „grundsätzlich“ oder „von vornherein“ erhöht, z.B. OLG Köln, SP 2013, 424. Die besondere Größe und Masse, das geringe Beschleunigungsvermögen, der längere Bremsweg, die eingeschränkte Sicht auf den Nahbereich und die geringere Manövrierfähigkeit können, je nach Unfallgeschehen, eine Erhöhung der Betriebsgefahr zur Folge haben. Die Auswirkung muss feststehen (OLG Düsseldorf, SP 2015, 4; OLG Köln, SP 2013, 424); bei Typizität sind die Anscheinsbeweisregeln anwendbar. Die BG kann zusätzlich gesteigert sein durch besondere Gefahrenmomente wie ein Liegenbleiben auf dem re. von drei BAB-Streifen bei Nacht (OLG Saarbrücken, 5.4.2005 – 4 U167/04, juris), den Transport von Gefahrgut (BGH, RuS 2010, 170), eine Sogwirkung beim Vorbeifahren mit zu geringem Abstand (BGH, NJW 2009, 3791); eine Überladung, unzureichende Befestigung der Ladung; selbstverständlich auch durch technische Mängel wie schadhafte Bremsen, Reifen oder Beleuchtungseinrichtungen. Ob die Überlänge eines Lastzugs („Gigaliner“) zusätzlich anteilerhöhend auf die Abwägung Einfluss hat, hängt vom Unfallgeschehen ab, auch von Breite und Verlauf der Straße. Zum Lkw mit Auflieger OLG Köln, SP 2013, 424, zu einem Feuerwehrfahrzeug OLG Naumburg, NJW 2004, 1545.
Omnibus	Zur Frage einfache oder gesteigerte Betriebsgefahr s. BGH, NJW 2014, 3097; zum Doppelgelenkbus s. AG Hamburg, DAR 2009, 652 m. Anm. Bachmor
Schienenfahrzeuge	Die Schienengebundenheit (fehlende Ausweichmöglichkeit) und der lange Bremsweg infolge des hohen Gewichts sind als allgemeine Betriebsgefahr in die Abwägung einzustellen (BGH, NZV 2008, 79). Sie begründen keine Erhöhung der Betriebsgefahr, eine Doppelverwertung ist unzulässig (BGH, NZV 2008, 79). Unrichtig deshalb OLG Köln, SP 2013, 424 – Straba.

317

Schwierige Örtlichkeit (Sichtbehinderung u.a.)	Derartige Hindernisse können die Betriebsgefahr erhöhen, wenn sie sich im Unfallgeschehen ausgewirkt haben; eine weitere Erhöhung kann dadurch gerechtfertigt sein, dass der Verkehrsvorgang ohnehin gefahrenträchtiger ist als eine normale Fahrweise geradeaus (BGH, NJW 2005, 1351 = VersR 2005, 702 – Linksabbiegen bei Dämmerung und Sichtbehinderung durch Gras auf der Mittelinsel sowie durch ein Verkehrszeichen).
Befahren einer „gefährlichen Stelle“	Straßenverlauf/Kurven, eventl. gekennzeichnet durch Zeichen 625 (BGH, VersR 2007, 558 = NZV 2007, 352).
Betreten der Fahrbahn	durch Fahrzeuginsassen (es muss nicht unbedingt der Halter sein) nach einem Unfall mit der Folge, dass andere Kraftfahrer ausweichen und dabei zu Schaden kommen, kann die Betriebsgefahr des liegengelassenen Fahrzeugs erhöhen (BGH, NJW 2006, 896 – BAB-Unfall).

2. Zweiter Prüfschritt

318 Jetzt sind die unstreitigen oder gem. § 286 ZPO festgestellten beiderseitigen Verantwortungsbeiträge **gegeneinander abzuwägen**. Zu prüfen ist, wessen Beitrag den Eintritt des Schadens **in höhe-**