

Die die Ausgleichspflicht der beteiligten Fahrzeughalter begründende Haftung nach § 7 KFG knüpft an die abstrakte Betriebsgefahr an, also an die Gefahr, die ein Kraftfahrzeug schlechthin mit sich bringt. Das ergibt sich aus der Formulierung des Gesetzes „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“. Bereits hier ist aber zu beachten, daß die Betriebsgefahr dann nicht zur Haftung des Fahrzeughalters führt, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht (§ 7 Abs. 2 KFG).

Im allgemeinen — abstrakt gesehen — ist z. B. die Betriebsgefahr eines Lkws größer als die eines Pkws oder eines Kraftrades. Auch ist an sich die Betriebsgefahr eines bergab fahrenden oder eines überholenden Kfz größer als die eines gleichartigen bergauf fahrenden oder überholten Kfz. Weiter stellen in der Regel beladene oder sogar überladene Lkws eine größere Betriebsgefahr dar als unbeladene, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß unbeladene Lkws bei Straßenglätte leichter ins Schleudern kommen und hierdurch in größerem Maße zur Entstehung des Schadens beitragen können.

Die Schadensausgleichung nach § 17 KFG erfordert dagegen grundsätzlich die Berücksichtigung der konkreten Betriebsgefahr, also der Elemente der Betriebsgefahr und möglicherweise gefahrerhöhender Umstände, aber auch nur derjenigen, die im gegebenen Falle bei der Verursachung des Unfalls mitgewirkt haben. Das folgt aus der Regelung des § 17 KFG, wonach bei der Beteiligung mehrerer Fahrzeuge an einem Unfall die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

Dabei wird oft die einem Fahrzeug immanente größere Betriebsgefahr auch im konkreten Falle in höherem Maße für den Unfall ursächlich gewesen sein. Jedoch muß dies bei der Aufklärung des Sachverhalts vom Gericht exakt festgestellt werden.

Eine mehr oder weniger große abstrakte Betriebsgefahr kann bei der Schadensausgleichung nur dann berücksichtigt werden, wenn und soweit hinsichtlich ihrer konkreten Auswirkungen im gegebenen Falle keine eindeutigen Feststellungen getroffen werden können. Das wird aber, wenn alle Möglichkeiten zur Aufklärung des Sachverhalts ausgeschöpft werden, nur selten der Fall sein.

Bei der Schadensausgleichung sind auch gefahrerhöhende Umstände zu berücksichtigen, so z. B. starker Nebel, Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge, schlechte Straßenlage, Schlingern des Anhängers, Mängel am Fahrzeug, die die Betriebs- und Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Aus der hier ebenfalls anzuwendenden konkreten Betrachtungsweise folgt, daß solche Umstände jedoch nur dann und soweit zu berücksichtigen sind, als sie bei der Verursachung des Unfalls mitgewirkt haben. Deshalb hat z. B. die Benutzung eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs für die Entscheidung über den Schadensausgleich dann außer Betracht zu bleiben, wenn sich der Unfall in gleicher Weise auch mit einem verkehrssicheren Fahrzeug ereignet hätte.

Eine andere Auffassung, die von der abstrakten Betriebsgefahr oder doch in erster Linie von ihr ausgeht, könnte nicht nur zu unrichtigen Ergebnissen führen, sie würde auch eine ungenügende Aufklärung des Sachverhalts begünstigen.

Bei einer schuldhaft verkehrswidrigen Fahrweise des

Fahrzeugführers ist keine Erhöhung der Betriebsgefahr anzunehmen. Das Verschulden ist vielmehr als solches bei der Schadensausgleichung zwischen den Fahrzeughaltern zu berücksichtigen, sofern es zu deren Lasten geht. Aus der Rechtsprechung des Obersten Gerichts, nach der dies dann der Fall ist, wenn das schuldhaft Verhalten des Fahrzeugführers eine Arbeitspflichtverletzung oder die Verletzung genossenschaftlicher Pflichten durch das Mitglied einer LPG oder GPG darstellt³, folgt, daß die schuldhaft Verursachung eines Verkehrsunfalls, an denen Kraftfahrzeuge beteiligt sind, in der großen Mehrzahl aller Fälle neben der konkreten Betriebsgefahr Beachtung findet. Soweit eigenes Verschulden des Fahrzeughalters vorliegt, sei es nach § 823 BGB oder bei lediglich widerrechtlichem Handeln eines angestellten Fahrzeugführers oder sonst mit der Führung eines Fahrzeugs Beauftragten, ohne daß der Fahrzeughalter den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB führen kann, bedarf dies keiner besonderen Erörterung.

Wollte man schuldhaftes Verhalten als Erhöhung der Betriebsgefahr bei der Schadensausgleichung werten, so würde dies die Unterschiede zwischen Gefährdungshaftung und * Verschuldenshaftung verwischen und könnte dazu führen, daß die exakte Aufklärung des Sachverhalts, die Begründung des Verschuldens und damit auch die erzieherische Wirkung der Schadensausgleichung beeinträchtigt wird.

Bei der Bemessung des Schadensausgleichs wird die zeitlich zuerst gesetzte Ursache im allgemeinen mehr ins Gewicht fallen als später hinzukommende Ursachen. Hat also zunächst die Betriebsgefahr eines Fahrzeugs die Gefahrensituation geschaffen, so ist diese in der Regel höher zu bewerten als die Betriebsgefahr des anderen Fahrzeugs, die erst auf Grund dieses Umstands bei der Entstehung des Schadensereignisses mitgewirkt hat. Das gilt besonders, wenn die zuerst hervorgerufene Ursache auf schuldhaftem Verhalten beruht und sich der Führer des anderen Fahrzeugs mit der so geschaffenen Gefahrensituation abfinden, auf sie reagieren, sich also unvorbereitet mit ihr zurechtfinden mußte.

Eine schuldhaft Verursachung des Unfalls wird sich — je nach dem Grad des Verschuldens — meist dahin auswirken, daß der Anteil des Kfz-Halters, der (oder dessen Fahrer) schuldhaft gehandelt hat (soweit ihn das schuldhaft Verhalten des Fahrers trifft), höher zu bemessen ist als der Anteil des Halters des anderen Fahrzeugs, das den Unfall lediglich mitverursacht hat. Es können aber auch die auf der einen Seite wirkende Betriebsgefahr und das Verschulden durch eine höhere oder erhöhte Betriebsgefahr des anderen Fahrzeugs nicht nur ausgeglichen werden, sondern sogar dazu führen, daß diese bei der Bemessung des Ausgleichs schwerer ins Gewicht fällt.

Liegt auf beiden Seiten Betriebsgefahr und Verschulden vor, so hängt das Maß der Beteiligung am Schaden neben dem bereits beschriebenen möglichen verschiedenen Grad der Betriebsgefahr bzw. einer erhöhten Betriebsgefahr auch vom Grad des beiderseitigen Verschuldens ab.

Liegt nur auf einer Seite neben der Gefährdungshaftung auch Verschulden vor, dann kommt eine Aus-

3. Vgl. OLG Urteil vom 8. September 1964 — 2 Zz 21/64 — (NJ 1965 S. 125, OLG Bd. 10 S. 116); OLG Urteil vom 3. September 1965 — Za 1/65 — (NJ 1966 S. 127, OGA Bd. 5 S. 133); OLG Urteil vom 25. August 1970 — 2 Zz 16/70 — (in diesem Heft), mit dem der für die Beziehungen des Werk tätigen zum Betrieb entwickelte Grundsatz auch für die Beziehungen des Genossenschaftsmitgliedes zur LPG oder GPG ausgesprochen worden ist.