

berücksichtigen, „die im gegebenen Fall bei der Verursachung des Unfalls mitgewirkt“ hat.¹²

Im ZGB-Kommentar wird die Auffassung vertreten: „Bei erweiterter Verantwortlichkeit kann Mitverantwortlichkeit des Geschädigten nur in Betracht kommen, wenn der eingetretene Schaden überwiegend durch sein Verhalten, nicht jedoch durch Besonderheiten der Gefahrenquelle verursacht wurde.“¹³ Dies ist insofern mißverständlich, als die Besonderheiten einer Gefahrenquelle, wenn sie verursachend mitwirken, durchaus die Mitverantwortlichkeit begründen. Lediglich ein abstraktes Abwägen unterschiedlicher Betriebsgefahren ist m. E. ausgeschlossen. „Eine ... 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.“¹⁴

In der Praxis der Schadensregulierung durch die Staatliche Versicherung, aber auch gelegentlich in der Rechtsprechung wird von einer gegenteiligen Position ausgegangen. Bei mehreren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugen wird die ungleiche Betriebsgefahr (z. B. ein Pkw im Verhältnis zu einem Traktor oder Lkw) abstrakt gegeneinander abgewogen, ohne die entscheidende Frage vorher zu prüfen, ob die Betriebsgefahren als Ursache für den Schaden in Betracht kommen, ob also überhaupt Kausalität i. S. des § 330 ZGB vorliegt. Das gilt auch für die Fälle, in denen letztlich die Mitverantwortlichkeit des Geschädigten wegen eines unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen wird, obwohl diese nach den Gefahrenabwägungen offensichtlich zunächst angenommen wurde.

So ist z. B. nicht einzusehen, warum es der Anwendung des § 343 Abs. 2 ZGB zum Ausschluß einer Mitverantwortlichkeit des Geschädigten bedarf, wenn der Schädiger mit seinem Kraftfahrzeug — aus welchen Gründen auch immer — auf das ordnungsgemäß und verkehrsbedingt im Stauraum einer ampelgeregelten Kreuzung haltende Fahrzeug des Geschädigten aufgefahren war.¹⁵ Sicher ist davon auszugehen, daß — beide Fahrzeuge in Betrieb waren,
— spezielle Entscheidungsgrundlage § 345 ZGB ist,
— es sich um die erweiterte Verantwortlichkeit handelt, bei der eine Befreiung nach § 333 ZGB ausgeschlossen ist,
— von der Verantwortlichkeit nur nach § 343 Abs. 2 ZGB befreit werden kann.

Aber zuvor wäre doch die Frage zu stellen, ob denn überhaupt eine Verantwortlichkeit vorliegt, von der dann zu befreien wäre, denn auch für die erweiterte Verantwortlichkeit müssen die Grundvoraussetzungen einer zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit — wozu die Verursachung oder Mitverursachung zweifelsohne gehört — vorliegen. Dafür aber reicht die Tatsache nicht aus, daß ein Fahrzeug in Betrieb war, selbst also potentielles Gefahrenelement, aber schließlich nur als Geschädigter, als Unfallbeteiligter Glied der Kausalkette war.

Anders wäre die Lage zu beurteilen, wenn das geschädigte Fahrzeug durch den Aufprall auf ein davor befindliches Fahrzeug geschleudert würde. Mit Blick auf den geschädigten Dritten wäre dann das zuerst geschädigte Fahrzeug — da ausschließlich nach objektiven Kriterien zu urteilen ist — nicht von vornherein aus der Kausalkette herauszunehmen. Allerdings wäre zu prüfen, ob das Verhalten des Auffahrenden für den geschädigten Kraftfahrzeugführer, der seinerseits einen Dritten schädigte, nicht ein unabwendbares Ereignis darstellt¹⁶ und ob auch gegenüber dem geschädigten Dritten der Auffahrende nicht als alleiniger Verursacher zu gelten hat.

Die Fälle, in denen eine Mitverantwortlichkeit m. E. also bereits wegen fehlender Ursächlichkeit nicht festgestellt werden kann, müssen von denen unterschieden werden, wo das potentiell mitverantwortliche Fahrzeug tatsächlich wesentliche Schadensursachen mitgesetzt hat, aber eine Mitverantwortlichkeit wegen eines unabwendbaren Ereignisses nicht in Betracht kommt — nicht, wie im vorgenannten Beispiel, mit Blick auf geschädigte Dritte, sondern tatsächlich als Problem zweier unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge:

Fahrzeugführer A fährt mit wesentlich überhöhter Geschwindigkeit und kann so dem nach einem Zusammenprall mit einem Wild manövrierunfähig noch ausrollenden Fahrzeug des B nicht ausweichen. Wird das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses für den Fahrer B unterstellt¹⁷, so bedeutet dies für die Schadensregulierung: Obwohl Fahrzeugführer B wesentliche Ursachen für den Schaden gesetzt hat — ohne den Wildschadensunfall und die daraus resultierende Manövrierunfähigkeit seines Fahrzeugs wäre es mit Sicherheit nicht zum Unfall mit dem Fahrzeug des A gekommen —, entsteht gegenüber A keine Schadenersatzverpflichtung; die Schäden am Fahrzeug des A trägt der Halter dieses Fahrzeugs nach § 341 ZGB selbst.¹⁸ Hier tritt der seltene Fall

ein, daß die Mitverursachung 100 Prozent erreicht und durch die erfolgreiche Befreiung des Halters B (unabwendbare Ereignis) der Schaden des A faktisch als selbstverursacht gilt.

Anders wäre es, wenn sich Fahrzeugführer B nicht auf ein unabwendbares Ereignis berufen könnte, z. B., wenn er ebenfalls mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren wäre. Dann ist davon auszugehen, daß Fahrzeugführer B die Ursachen für den Unfall gesetzt hat und für A trotz seines Fehl Verhaltens (zu hohe Geschwindigkeit) nur die Mitverantwortlichkeit im Wortsinn in Betracht kommt.

Eine ähnliche Situation liegt folgendem Beispiel zugrunde¹⁹: Kommt ein sich überschlagendes Fahrzeug erst auf der Gegenfahrbahn der Autobahn auf dem Dach liegend (also manövrierunfähig) zum Stillstand, dann gehen von diesem Fahrzeug, das trotz Stillstands von Motor und Rädern als „in Betrieb“ befindlich gelten muß, erhebliche Gefahren für die übrigen Verkehrsteilnehmer aus. Fährt nun ein anderes Fahrzeug auf das havarierte Fahrzeug auf, so ist nicht allein von der Gefahr des havarierten Fahrzeugs auszugehen. Der auffahrende Fahrzeugführer ist nicht schon wegen der ganz überwiegenden Gefahr seitens des havarierten Fahrzeugs aus jeder Mitverantwortlichkeit entlassen. Sein Verhalten muß ebenfalls in die Wertung einbezogen werden, weil in Abhängigkeit davon betriebstypische Gefahren seines Fahrzeugs (Geschwindigkeit, Bremsweg) kausal mitwirken.

Die von E. Prüfer entwickelten Orientierungen für derartige Fälle sind m. E. weiterhin zu beachten. Danach 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“.²⁰

Die Wechselwirkungen von erweiterter und allgemeiner materieller Verantwortlichkeit lassen sich mit Bezug auf § 341 ZGB wie folgt zusammenfassen:

1. Auch die Mitverantwortlichkeit — im Komplex der allgemeinen Verantwortlichkeit geregelt — ist mit Wirkung für das gesamte System zivilrechtlicher Verantwortlichkeit ausgestaltet. Bei der Prüfung der Mitverantwortlichkeit aus erweiterter Verantwortlichkeit sind deshalb Feststellungen zur Ursächlichkeit der abzuwägenden betriebstypischen Gefahren im Sinne der Kausalitätsprüfung nach § 330 ZGB unerlässlich.

2. Für die Mitverantwortlichkeit reicht es nicht aus nachzuweisen, daß ein Fahrzeug „in Betrieb“ war. Die Mitverantwortlichkeit eines Fahrzeugführers kann immer dann ausge-

12 So E. Prüfer, „Haftung und Schadensausgleichung bei Beteiligung mehrerer Straßenverkehrsteilnehmer an einem Unfall“, NJ 1970, Heft 22, S. 666 ff. (667).

13 ZGB-Kommentar, 2. Aufl., Berlin 1986, Anm. 3 zu §341 (S. 397).

14 E. Prüfer, a. a. O.

15 Vgl. BG Karl-Marx-Stadt, Urteil vom 14. April 1980 - 4 BZB 64/80 - (unveröffentlicht). Im Prinzip ähnlich: BG Dresden, Urteil vom 19. März 1982 - 6 BZB 636/81 - (unveröffentlicht). Dort wechselte der spätere Schädiger mit seinem Pkw nach Abschluß des Überholvorgangs in den Sicherheitsabstand von Fahrzeugen der rechten Fahrspur hinein und fuhr auf das vorausfahrende Fahrzeug auf, weil dieses seine Fahrgeschwindigkeit als Rechtsabbieger verminderte und schließlich anhalt, um vorschriftsgemäß Fußgänger passieren zu lassen. Auch hier wurde die Mitverantwortlichkeit des geschädigten Kraftfahrzeugführers unter Hinweis auf das unabwendbare Ereignis (Verhalten des Schädigers) abgelehnt.

16 Dahingestellt bleiben soll hier, ob das Fehlverhalten eines Kraftfahrzeugführers für die Unfallbeteiligten in jedem Fall die Qualität eines unabwendbaren Ereignisses hat. Das ist m. E. zu bejahen, obwohl damit im Straßenverkehr zu rechnen ist und folglich an die Unvorhersehbarkeit eines unabwendbaren Ereignisses keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden sollten. Daß dennoch trotz eines unabwendbaren Ereignisses nicht unbezogen von der erweiterten Verantwortlichkeit befreit wird, sondern noch zu prüfen ist, ob der Fahrzeugführer alle ihm zumutbaren Bemühungen zur Verhinderung des Ereignisses aufgewendet hat, ergibt sich aus § 343 Abs. 2 ZGB.

17 Fahrzeugführer B ist entweder nach dem Warnzeichen „Wildwechsel“ mit angemessen reduzierter Geschwindigkeit weitergefahren oder bei fehlendem Warnzeichen mit den Umständen (Wetter, Straßenbelag usw.) angemessener Geschwindigkeit gefahren.

18 So auch das KrG Wismar, Urteil vom 18. Juli 1980 - Z 53/80 - (unveröffentlicht).

19 So BG Leipzig, Urteil vom 29. März 1983 - 5 BZB 100/83 - (unveröffentlicht).

20 vgl. E. Prüfer, a. a. C.