

Der Auffahrende ist nicht immer schuld . . . .

Bereits beim Führerschein wurde es einem beigebracht: In der Regel ist der Auffahrende schuld. Er war entweder zu schnell, zu unaufmerksam oder hielt nicht genügend Sicherheitsabstand ein.

Dies mag als Faustformel zu größerer Vorsicht anhalten, doch ist es – wie fast immer – nicht so einfach.

Im Straßenverkehrsgesetz ist in § 4 folgendes geregelt: „Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Der Vorausfahrende darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.“. Hier haben wir schon wieder einige Wörter, die den Juristen die Möglichkeit geben zu streiten. Was heißt „...in der Regel ...“? Was ist ein zwingender Grund? In den allermeisten Fällen geht das Gericht daher erst mal vom vollen Verschulden des Auffahrenden aus. Gelingt es jedoch dem Auffahrenden (oder seinem Anwalt), diesen ersten „Anscheinsbeweis“ zu erschüttern, spricht: Das Gericht zum Zweifeln zu bringen, gelten auch beim Auffahrunfall die allgemeinen Beweislastregeln.

Das beinhaltet, dass jedes Kfz, sobald es im Betrieb ist, eine gewisse „Betriebsgefahr“ auslöst, die nur dann zurücktritt, wenn es für den Fahrer keine Möglichkeit gab, den Unfall zu verhindern. Das wird in der Regel nicht der Fall sein, so dass nach einigem Hin- und Her eine Haftungsquote gefunden wird. Meist geschieht das in einem Vergleich mit der Gegenseite, da einerseits die Richter es in der Regel vermeiden wollen, lange Urteile zu schreiben und die Anwälte Angst haben, bei einem Urteil schlechter wegzukommen. Einfacher ist es, wenn man sich gleich mit der Versicherung einigen kann.

Dazu sollte man allerdings im Groben eine Einschätzung zu den üblichen Haftungsquoten im Verkehrsunfall haben. Dies ist schon deswegen nicht einfach, weil jeder Fall anders ist und jedes Gericht ein wenig anders entscheidet.

Beispielsweise nenne ich hier einige dementsprechende Urteile:

- Vorausfahrende **bremste auf der Bundesstraße plötzlich**, weil ihr einfiel, dass sie in die falsche Richtung fährt: 75:25 zu Lasten des Auffahrenden (OLG Düsseldorf 1994);
- **Taxi** bremst plötzlich schnell ab, um einen Fahrgast aufzunehmen: 75:25 zu Lasten des Auffahrenden (KG Berlin 1993);
- Vordermann bremste stark **wegen Taube auf der Fahrbahn**: 60:40 zu Lasten des Auffahrenden (Köln 1994); Generell ist die Quote für den Auffahrenden besser, je kleiner das Tier ist. Bei großen Tieren geht die Rechtsprechung eher davon aus, dass man sie auch als Hinterherfahrender hätte sehen können;
- Vordermann hält an und beide **Bremsleuchten funktionieren nicht** (Karlsruhe 1982): 66,6 : 33,4 zu Lasten des Auffahrenden;
- Auffahren auf **unbeleuchteten LKW-Anhänger** bei Regen und Dunkelheit (Celle 2000): 100:0 zu Lasten Auffahrendem. Ergo: In der Dunkelheit muss man mit unbeleuchteten Hindernissen auf der Fahrbahn rechnen.
- Auffahrunfall am Stauende, wobei der Vorausfahrende **keinen Warnblinker** eingeschaltet hat (Zweibrücken 1998): 66,6:33,4. Ergo: Am Stauende immer Blinker einschalten.
- **Anhalten auf Autobahnauffahrt**, um Straßenkarte zu lesen (Frankfurt 2001): 60:40 zu Lasten des Auffahrenden;
- Grundloses Bremsen bis zum **Stillstand auf der Überholspur (!!!)** der Autobahn (Hamm 1993): 100:0 zu Lasten des Vorherfahrenden;

Dies sollen nur einige Anhaltspunkte sein, damit klar wird, dass nicht immer der Auffahrende 100 Prozent des Schadens zu tragen hat. Je grundloser und abrupter das Bremsen und je weniger Möglichkeiten der Hinterherfahrende hatte, zu reagieren, desto höher die Haftungsquote des Vorausfahrenden.