

Prof. Dr. Christian Rumpf

Gutachten für das LG Kiel

13.12.2013

Straßenverkehrsrecht

Fragestellung:

in der o.g. Angelegenheit wurde ich mit dem Beschluss v. 15.09.2011 (sic), übersandt per Schreiben v. 26.09.2013, gebeten, zu folgendem Thema gutachtlich Stellung zu nehmen:

1. Gemäß § 293 ZPO soll ein Rechtsgutachten eingeholt werden über das auf den Verkehrsunfall zwischen den Parteien am 22.07.2008 auf der Landstraße vor dem Trojamuseum in Terfikije/Türkei anzuwendende türkische Straßenverkehrsrecht.

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung:

Inhalt

A. Vorbemerkung.....	- 3 -
B. Sachverhalt.....	- 3 -
C. Internationales Privatrecht.....	- 3 -
D. Türkisches Straßenverkehrsrecht.....	- 4 -
1. Allgemein.....	- 4 -
2. Haftungsrecht im Straßenverkehrsrecht.....	- 4 -
3. Straßenverkehrsrecht und Motorrad.....	- 5 -
E. Anwendung auf den Fall/Zusammenfassung.....	- 7 -
I. Allgemein.....	- 7 -
II. Verstoß gegen Regeln des Kolonnenfahrens.....	- 8 -
III. Verstoß gegen die Regeln zur Erhaltung des flüssigen Verkehrs.....	- 8 -
IV. Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes.....	- 8 -
V. Versetzt Fahren.....	- 8 -
VI. Zusammenfassende Würdigung.....	- 9 -

Stellungnahme

A. Vorbemerkung¹

Dieses Gutachten wird ausschließlich auf der Grundlage von Rechtsprechung und Literatur erstattet, wie sie sich in der Türkei vorfindet. Die Nachverfolgung türkischer Zitate zum schweizerischen Recht wurde nicht für erforderlich erachtet, da hieraus keine zusätzlichen Erkenntnisse zu ziehen sind, die für die Praxis des türkischen Rechts Bedeutung haben könnten. Soweit die hier zitierten Entscheidungen des Kassationshofs keine Fundstellenangabe enthalten, wurden sie der kostenpflichtigen Datenbank des Kazanci-Verlages entnommen.

B. Sachverhalt

Der Kläger und der Beklagte (die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland haben) befanden sich im Sommer 2008 als Mitglieder einer Motorradgruppe auf einer Auslandsreise in der Türkei. Am 22.07.2008 befuhr die Motorradgruppe die Landstraße vor dem Trojamuseum in Terfikije/Türkei (der Gutachter nimmt an, dass „Tevfikije“ gemeint ist), wobei ein Teil der Gruppe vorausfuhr. Kurz vor dem Erreichen des Museums kam es zu einem Verkehrsunfall mit Beteiligung des Klägers und des Beklagten. Dabei wurde das Motorrad des Klägers beschädigt. Sowohl der Kläger als auch der Beklagte stürzten bei dem Unfall, wobei der Beklagte zu diesem Zeitpunkt vor dem Kläger mit seinem Motorrad fuhr.

Der Unfallhergang wurde von Kläger und Beklagtem vor dem Berufungsgericht in der mündlichen Verhandlung am 14.4.2011 geschildert. Dabei äußerten sich die Beteiligten auch zu Geschwindigkeit und Abstand. Das nachfolgende Gutachten geht von dieser Schilderung und nicht dem teilweise abweichenden erstinstanzlichen Vortrag der Beteiligten aus. Sollte das Berufungsgericht einen anderen Sachverhalt zu Grunde legen, wird um Mitteilung gebeten.

Der Kläger behauptet, der Beklagte sei mit dem Vorderrad seines Motorrads gegen ein vorausfahrendes Motorrad gekommen und daraufhin gestürzt. Das vorausfahrende Motorrad habe abgebremst, was der Beklagte wohl nicht gesehen habe. Die Beteiligten seien versetzt gefahren. Der Abstand zwischen dem Kläger, dem Beklagten sowie dem vorausfahrenden Motorrad habe jeweils vielleicht 2 bis 3 m betragen. Die Gruppe sei eine Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h gefahren. Der Kläger habe den gestürzten Beklagten angefahren und sei dabei selbst gestürzt.

Der Beklagte bestätigt, dass man 30 bis 40 km/h gefahren sei. Er behauptet, der Abstand sei sehr gering gewesen. Er habe sich dadurch manchmal regelrecht bedroht gefühlt. Zum Zeitpunkt, als der Unfall passierte, sei er durch die Landschaft etwas abgelenkt gewesen und habe daher nicht gemerkt, dass das vorausfahrende Motorrad angehalten hatte. Er sei daher leicht gegen dieses Motorrad gekommen und dadurch gestürzt. Daraufhin habe ihn sofort der Kläger angefahren.

C. Internationales Privatrecht

Die Aufgabenstellung geht davon aus, dass Stellung zum „geltenden türkischen Straßenverkehrsrecht“ genommen werden soll. Der Gutachter interpretiert dies dahingehend, dass

¹ **Abkürzungen:** RG: Resmi Gazete (Amtsblatt); StVG: türk. Straßenverkehrsgesetz; VO: türkische Verordnung zum StVG.

Literatur: *Aşçıoğlu, Çetin:* Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları (Die Haftung bei Verkehrsunfällen und Schadensersatzprozesse), Ankara 1989; *Güleç-Uçakhan, Sema:* Maddi Tazminat Esasları ve Hesaplanması (Grundlagen des materiellen Schadensersatzes und dessen Berechnung), Ankara 2004; *Havutçu, Ayşe/Gökayla Emre:* Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara 1999; *Karabasan, Mustafa Reşit:* Sorumluluk Hukuku (Haftungsrecht), 6.Aufl. Istanbul 2003; *Yılmaz, Hamdi:* Karayolları Trafik Kanununda Zararın Paylaşılması (Die Aufteilung des Schadens im Straßenverkehrsgesetz), Ankara 1995. Die hier angegebene Literatur stellt eine Auswahl der typischerweise verwendeten Literatur mit Bezug um Straßenverkehrswesen dar. Dass einzelne Werke nicht in Zitaten auftauchen, bedeutet nicht, dass die Literatur nicht zu Zwecken der Erstellung dieses Gutachtens herangezogen worden ist.

die schuldrechtlichen Ansprüche nach deutschem Recht beurteilt werden, was Aufgabe des Gerichts ist, zu Klärung des Verschuldens es jedoch auf das türkische Straßenverkehrsrecht ankommen soll. Die Frage lautet also, welche Partei in welcher Weise gegen das Straßenverkehrsrecht als Bestandteil des türkischen öffentlichen Rechts verstoßen hat.

D. Türkisches Straßenverkehrsrecht

1. Allgemein

Das türkische Straßenverkehrsrecht ist im StVG² und in verschiedenen Verordnungen, insbesondere in der Straßenverkehrs-VO³ geregelt. Allerdings gibt die Straßenverkehrsverordnung in Bezug auf die Straßenverkehrsregeln im Wesentlichen das Gesetz wieder, ist also mit der deutschen StVO nicht zu vergleichen. Weitere Bestimmungen aus dem Straßenverkehrsrecht, wie etwa die Straßenverkehrszulassungsordnung, Vorschriften zum Güter- und Personenverkehr auf der Straße oder zu Design und Bedeutung der Verkehrsschilder sind hier nicht relevant.

2. Haftungsrecht im Straßenverkehrsrecht

Die Haftung nach einem Verkehrsunfall bzw. aufgrund eines Verstoßes gegen Straßenverkehrsrecht unterliegt den entsprechenden Sondervorschriften der Art. 84 f. StVG. Da es sich hier um materielles Schuldrecht handelt, dürfte es vor einem deutschen Gericht, das deutsches Recht anwendet, irrelevant sein. Gleiches gilt auch für die Frage der Gefährdungshaftung (Art. 85 f. StVG).

Allerdings enthält Art. 84 StVG typische Regelverletzungen, so dass diese Vorschrift als Referenz für das öffentliche Straßenverkehrsrecht geeignet ist. Die Bestimmung lautet in der Übersetzung des Gutachters:

„Die Alleinschuld eines Kraftfahrzeugführers bei einem Verkehrsunfall wird vermutet, wenn er

- a) bei Rot oder bei Haltzeichen eines zuständigen Beamten durchfährt,
- b) in eine Straße, die mit einem Einfahrtverbot für Kraftfahrzeuge ausgestattet ist, oder bei einer geteilten Straße in die für den Gegenverkehr, als Auffahrt oder Verbindungsweg bestimmte Fahrbahn einfährt,
- c) bei mehrspurigen Straßen in die für den Gegenverkehr bestimmte Spur oder Straßenhälfte einfährt,
- d) von hinten auffährt,
- e) ein Durchfahrtsverbot missachtet,
- f) einen fehlerhaften Richtungswechsel vornimmt,
- g) die Fahrspur nicht einhält,
- h) an Kreuzungen die Vorfahrt missachtet,
- i) bei verengter Fahrbahn den Vorrang anderen Verkehrs missachtet,
- j) gegen die Regeln, welche die richtige Fahrweise bestimmen, verstößt,

² Karayolları Trafik Kanunu (StVG), Gesetz Nr. 2918 v. 13.10.1983, RG Nr. 18195 v. 18.10.1983, zuletzt geändert durch Gesetz Nr. 5398 v. 3.7.2005.

³ RG Nr. 23053^{bis} v. 18.07.1997, zuletzt geändert 2004.

- k) außerhalb von Ortschaften ohne zwingenden Grund auf der Fahrbahn parkt oder anhält und beim Anhalten die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen unterlässt,
- l) mit ordnungsgemäß auf einem Parkplatz oder neben der Fahrbahn abgestellten Fahrzeugen kollidiert.

Ist einer der vorstehenden Verstöße von mehr als einem Unfallbeteiligten begangen worden oder ist der Unfall auf einen Verstoß gegen andere Regeln, Verbote, Beschränkungen oder Gebote zurück zu führen, so wird das Verschulden gemäß den Grundsätzen, die in einer Verordnung zu regeln sind, festgesetzt.“

Die Bestimmung begrenzt das Ermessen bei der Verschuldensfeststellung für die dort aufgeführten Fälle. Wie bereits gesagt, finden erste Feststellungen bereits am Unfallort durch die Polizei statt, die den Unfall aufnimmt und protokolliert. Liegt ein Verstoß im Sinne des Art. 84 StVG vor, was sich meist bereits vor Ort anhand der Unfallsituation eindeutig feststellen lässt, entfällt, so der Wille des Gesetzgebers, jegliches Ermessen des aufnehmenden Beamten.⁴ Schuldausschließende Gründe oder die am Unfallort nicht unmittelbar feststellbare Mitschuld des Unfallgegners oder eines Dritten kann der Fahrer gegebenenfalls in einem anschließenden Verfahren feststellen lassen.

3. Straßenverkehrsrecht und Motorrad

Motorräder sind zweirädrige Kraftfahrzeuge, die dem Straßenverkehrsrecht unterliegen. Die Legaldefinition des Motorrades findet sich in Art. 3 StVG, sie braucht hier nicht eigens referiert zu werden. Wie sich aus dem Gesetz insgesamt ergibt, ist das Motorrad dem Automobil als Kfz gleichgestellt (Art. 46 StVG: wie das Automobil berechtigt, zu überholen und die Überholspur zu nutzen. Sonderregelungen finden sich in Art. 66 StVG (entspricht Art. 136 VO), welcher in der Übersetzung des Gutachters lautet:

„Für Fahrrad-, Moped- und Motorradfahrer gilt:

- a) Gibt es einen Fahrradweg, ist es Fahrrädern und Mopeds⁵ untersagt, die Fahrbahn zu benutzen;

Fahrrädern, Mopeds und Motorrädern ist es untersagt, auf für Fußgänger bestimmten Streifen zu fahren;

diesen ist ferner untersagt, mit mehr als zwei Fahrzeugen nebeneinander auf einer Fahrspur zu fahren.⁶

- b) Fahrradfahrer haben mindestens eine Hand, Mopedfahrer mit Ausnahme der Abgabe von Handzeichen für Fahrmanöver mindestens zwei Hände, Motorradfahrer immer mit zwei Händen zu fahren und den in der Verordnung festgelegten Sicherheitsvorschriften Folge zu leisten.

- c) Fahrradfahrer, Mopedfahrer und Motorradfahrer ohne Beiwagen dürfen, sofern hinter dem Fahrer keine geeignete Sitzgelegenheit vorhanden ist, keine weiteren Personen aufsteigen lassen und nicht mehr Lasten mitnehmen, als in der Verordnung zugelassen ist.

Verfügt ein Fahrrad, Moped oder Motorrad ohne Beiwagen über einen Sitz hinter dem Fahrer, darf nicht mehr als eine Person mit aufsteigen.

⁴ Aşçoğlu S. 116.

⁵ Die Legaldefinition von „Moped“ entspricht dem deutschen Mofa und Moped bis 50 km/h. Größere Zweiräder sind „motosiklet“ = Motorrad (derzeit knapp 2,6 Millionen zugelassene Fahrzeuge [Laut Statistik 2012 der Statistikbehörde TUIK], wobei solche Fahrzeuge vor allem im ländlichen Bereich Verwendung finden).

⁶ Art. 136 Abs. 1 lit. a Zif. 3.

(Strafvorschrift).“

Art. 46 StVG regelt den Verkehrsfluss:

Der Straßenverkehr fließt rechts.

Sofern durch ein Verkehrszeichen nichts anderes angeordnet ist, haben die Fahrer

- a) ihre Fahrzeuge in Fahrtrichtung auf der rechten Seite, bei mehrspurigen Fahrbahnen auf derjenigen Spur zu führen, die der Verkehrslage und ihrer Geschwindigkeit entspricht,
- b) vor einem Spurwechsel die sichere Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge auf jener Spur zu gewährleisten,
- c) einen den Verkehrsfluss oder eine Gefahrenlage herbeiführenden Spurwechsel zu vermeiden,
- d) die dauerhafte Belegung der äußersten linken Fahrspur ihrer Fahrtrichtung zu unterlassen,
- e) von Kraftfahrzeugen außer Motorrädern, Automobilen, Kleinlastwagen und Autobussen, abgesehen von Überhol- oder Wendevorgängen, bei mehrspurigen Fahrbahnen die äußerste rechte Fahrspur zu benutzen, sofern ein Verkehrszeichen nichts anderes anzeigt.

(Viehherden; Strafbestimmung)“

Art. 52 StVG regelt die angepasste Geschwindigkeit:

„Die Fahrer haben

- a) bei Annäherung an eine Kreuzung, Kurve, Kuppe, bei Fahrt auf einer kurvenreichen Strecke, vor Fußgängerüberwegen, Bahnübergängen, Tunnels, engen Brücken, Fahrbahnverengungen und Baustellen ihre Geschwindigkeit herabzusetzen,
- b) ihre Geschwindigkeit der Ladung und den technischen Eigenarten ihres Fahrzeugs, der Sicht sowie den Straßen-, Wetter- und Verkehrsbedingungen anzupassen,
- c) gegenüber vorausfahrenden Fahrzeugen unter Berücksichtigung vorstehend genannter Bedingungen einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu wahren,⁷
- d) bei Fahrten in Formation oder Gruppen die in der Verordnung bestimmten Bedingungen zu beachten und ausreichend Abstand für das Einscheren anderer Fahrzeuge zu halten.⁸

(Strafvorschrift)“

Art. 56 StVG regelt das Fahrverhalten im Gegenverkehr, bei langsamer Fahrt u.a.:

„Die Fahrer haben nachfolgende Gebote und Verbote zu beachten.

- a) Einhalten der Fahrspur:

⁷ Art. 101 Abs. 9 d VO: die Hälfte der gefahrenen Geschwindigkeit. Wiederholt in Art. 107 Abs. 2 VO, erweitert durch: „sicherer und notwendiger Abstand“ (Art. 107 Abs. 1 VO), „statt halber Tacho auch zwei Sekunden“ (Art. 107 Abs. 3 VO).

⁸ Art. 107 Abs. 4 VO präzisiert: Einschermöglichkeiten für überholende Fahrzeuge offenhalten. Hier wird präzisiert, dass im Konvoi der Abstand die Hälfte der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit betragen muss. Für schwere Motorräder beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf der Landstraße 80 km/h.

Verboten ist den Fahrern,

1. die Fahrspur zu verlassen oder mehr als zwei Fahrspuren zu benutzen; ausgenommen sind Fälle wie Überhol- und Wendemanöver, Parken und Anhalten;
2. bei Annäherung an Kreuzungen in einer Kreuzung oder außerhalb geschlossener Ortschaften innerhalb von 150 Metern, in geschlossenen Ortschaften 30 Meter vor der Kreuzung die Spur zu wechseln,
3. eine der Art und der Geschwindigkeit des Fahrzeuges nicht entsprechende Fahrspur zu benutzen,
4. ohne Richtungszeichen die Fahrspur zu wechseln.

b) Im Gegenverkehr:

[.....]

c) Abstand zwischen den Fahrzeugen:

Die Fahrer sind verpflichtet, gegenüber vorausfahrenden Fahrzeugen einen in der Verordnung näher bestimmten ausreichenden Abstand zu halten.⁹

d) Langsam Fahren und Abbremsen:

Es ist den Fahrern verboten, ihre Fahrzeuge ohne zwingenden Grund in einer das Fortkommen der anderen Fahrzeuge behindernden Weise oder erheblich unterhalb einer durch Verkehrszeichen angezeigten Geschwindigkeitsbegrenzung zu führen, oder plötzlich und unnötig in einer andere Fahrer störenden oder gefährdenden Weise abzubremesen, wenn dies nicht durch Sicherheitsgründe oder irgendeine Anordnung angezeigt ist¹⁰

e) Erleichterung der Durchfahrt anderer Verkehrsteilnehmer:

[.....]

(Strafvorschrift)¹¹

E. Anwendung auf den Fall/Zusammenfassung

1. Allgemein

Da das Motorradfahren in der Türkei – insbesondere in Gruppen – bei weitem nicht so verbreitet ist wie etwa in Deutschland, gibt es zu Motorradunfällen kaum Rechtsprechung. Hinzu kommt hier die Besonderheit, dass der Kläger offenbar nicht auf das Motorrad des Beklagten aufgefahren ist, sondern ausgewichen ist und dabei dann den inzwischen auf dem Boden liegenden Beklagten angefahren hat.

Zum Zwecke der Verschuldensverteilung hat der Gutachter noch Tabellen für Standardsituationen bei Unfällen herangezogen, die durch in der Türkei tätige Haftpflicht-versicherungen ins Internet gestellt worden sind.¹¹ Die hier gegebene Situation wird dort nicht erfasst, weil diese Tabelle sich lediglich auf Automobile bezieht. Es ergibt sich jedoch aus diesen Tabellen, dass das Verschulden

⁹ Art. 101 Abs. 9 d VO: die Hälfte der gefahrenen Geschwindigkeit. Höchstgeschwindigkeit für schwere Motorräder auf Landstraßen: 80 km/h.

¹⁰ Art. 108 VO.

¹¹ Mapfre Versicherung: http://www.mapfregenelsigorta.com/belgeler/KTT_Kaza_Senaryolari.pdf (Stand 11.12.2013); Generali: http://www.general.com.tr/c/document_library/get_file?uuid=73e1f676-cb47-4cf0-b1bb-1306746c2389&groupId=10156 (Stand 11.12.2013)

in aller Regel demjenigen zu 100% zur Last gelegt wird, der nicht den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand eingehalten hat.

Im vorliegenden Fall sind folgende Fragen zu stellen:

Ist gegen Regeln des Kolonnenfahrens verstoßen worden?

Haben vorausfahrende Fahrzeuge ohne Notwendigkeit angehalten?

Haben nachfahrende Fahrzeuge erforderliche Sicherheitsabstände nicht eingehalten?

2. Verstoß gegen Regeln des Kolonnenfahrens

Für Zweiräder ist das Nebeneinanderfahren von nicht mehr als zwei Fahrzeugen auf einer Fahrspur erlaubt. In der Kolonne gelten die Mindestabstände, ergänzt durch die Regel, dass überholende Fahrzeuge müssen problemlos einscheren können. Die VO ist sogar so zu verstehen, dass der Abstand mindestens die Hälfte der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit betragen muss. Hierauf wird es jedoch, wie sich nachfolgend zeigen wird, nicht ankommen.

3. Verstoß gegen die Regeln zur Erhaltung des flüssigen Verkehrs

Grundsätzlich dürfen zwar keine Haltemanöver erfolgen, die den fließenden Verkehr beeinträchtigen oder gefährden können, ohne dass ein Grund vorliegt. Als Grund gilt aber, das Anhalten oder Abstellen eines Fahrzeugs am Straßenrand, wobei der Fahrer des anhaltenden Fahrzeugs dafür zu sorgen hat, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden (Art. 84 Abs. 1 k StVG). Wenn dies der Fall war, durften die am Anfang der Kolonne fahrenden Fahrzeuge anhalten (Art. 56 Abs. 1 d StVG; Art. 108 VO). Verboten bleibt das abrupte Abbremsen, das nicht durch zwingende Umstände veranlasst ist.

Das Gericht wird noch klären müssen, was genau den ersten Vordermann zum Abbremsen bewegt hat und ob dieses Abbremsen „abrupt“ war, ohne dass für das Abbremsen ein triftiger Grund bestanden hätte, es hat dabei auch zu prüfen, ob der Fahrer die erforderliche Sorgfalt zur Gewährleistung der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer geübt hat. In diesem Falle träfe den vorausfahrenden Fahrer eine Teilschuld, die sich auf die Schuldverteilung im Gesamtkomplex auswirkt.

4. Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes

Der Sicherheitsabstand – halber Tacho oder zwei Sekunden – ist ein absolutes Gebot. Wer den Sicherheitsabstand nicht einhält, ist zu 100% schuld. Wenn also der Vordermann nicht unvorhersehbar und ohne jeglichen Grund abrupt abbremsst und dennoch das nachfahrende Fahrzeug auffährt, so trifft den Fahrer des nachfahrenden Fahrzeugs zu 100% die Schuld.

Der erste nachfahrende Fahrer hatte dem Sachverhalt zufolge einen deutlich geringeren Abstand auf den Vordermann als gesetzlich vorgeschrieben. Der Abstand hätte bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h mindestens 15 m betragen müssen. Wenn dies nicht der Fall war, trifft den nachfahrenden Fahrer die Schuld.

Gleiches gilt für den zweiten nachfahrenden Fahrer. Er hätte einen Abstand halten müssen, der es ihm ermöglicht hätte, so rechtzeitig anzuhalten, dass er das vorausfahrende Motorrad oder den stürzenden Fahrer nicht erfasst hätte.

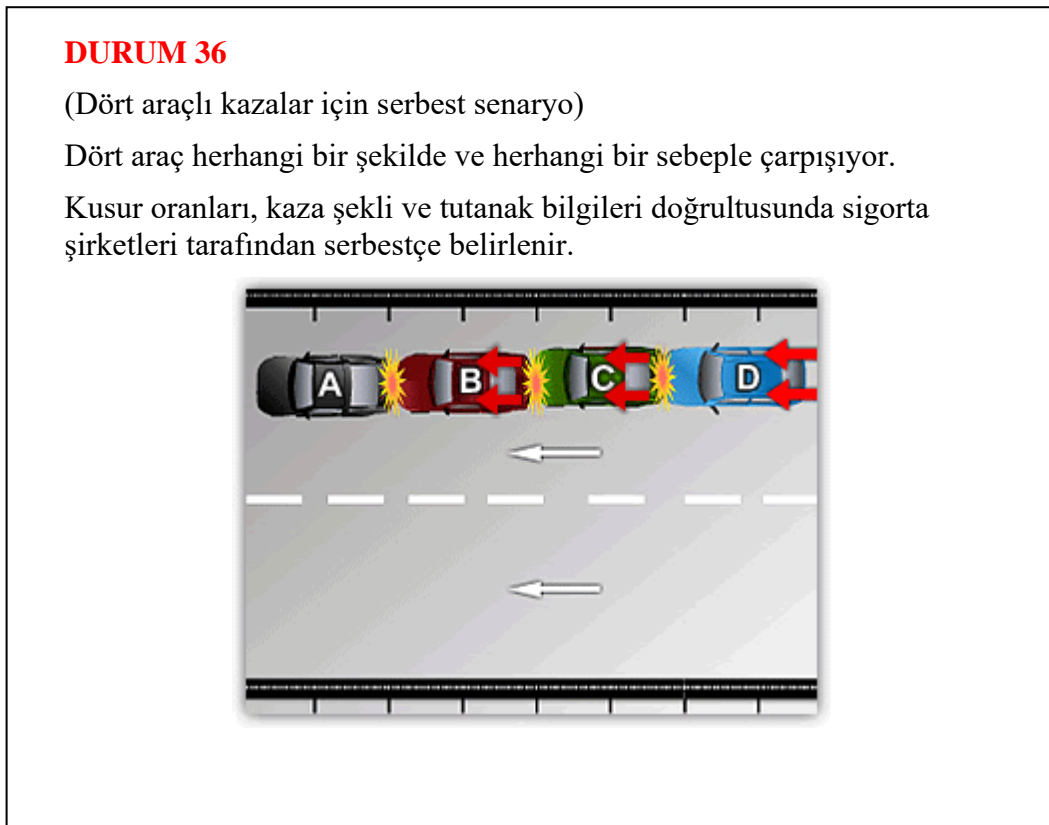
5. Versetzt Fahren

Das versetzte Fahren ist eine Fahrweise, die dem Straßenverkehrsrecht unbekannt ist. Es gibt das Fahren „nebeneinander“ und das Fahren „hintereinander“. Für das Fahren „nebeneinander“ gibt es keine Regelungen, außer dass es für Zweiräder erlaubt ist. Fraglich kann hier nur sein, ob durch versetztes Fahren die Geltung der Abstandsregeln ausgesetzt wird. Dazu konnte der Gutachter keine Anhaltspunkte in Rechtsprechung oder Literatur finden.

6. Zusammenfassende Würdigung

Die oben E I zitierten Tabellen enthalten Unfallkonstellationen, in denen mehrere Fahrzeuge verwickelt sind. Das wird dort z.B. wie folgt formuliert: „Vier Fahrzeuge stoßen auf irgendeine Weise und aus irgendwelchen Gründen zusammen.“ Darunter wird ein Bild mit einem Kettenauffahrunfall mit vier Fahrzeugen gezeigt. Dann heißt es: „Die Verschuldensanteile werden nach der Art und Weise des Zustandekommens des Unfalls und aufgrund der im Protokoll enthaltenen Angaben durch die Versicherungen frei bestimmt.“

Die Mapfre-Tabelle sieht so aus¹²:



¹² Die Tabelle der Generali-Versicherung enthält dieses Szenario nicht.

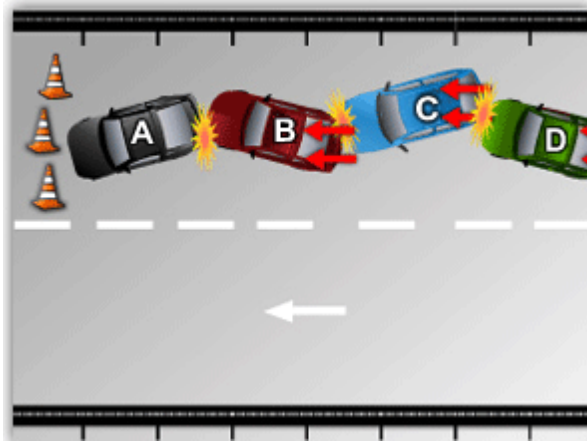
Diese Darstellung hat naturgemäß keine normative Bedeutung. Für Motorräder sind keine vergleichbaren Situationen beschrieben. Die hieraus zu ziehende Konsequenz ist lediglich, dass das Gericht hier eine eigenständige Beurteilung des Sachverhalts vorzunehmen hat, wobei es die einzelnen Pflichtverstöße darstellt und dann die 100% Schuld auf die Beteiligten verteilt. Dabei ist auch das Verhalten des ersten Motorradfahrers mit einzubeziehen, der nicht Prozessbeteiligter ist, aber möglicherweise durch sein Verhalten ursächlich, pflichtwidrig und schuldhaft zum Unfallgeschehen beigetragen hat.

Wenn Fahrzeug A „normal“ anhält, daraufhin B, daraufhin C und daraufhin D auffahren, dann sind B gegenüber A, C gegenüber B und D gegenüber C haftpflichtig. Zum Vergleich das Szenario, in welchem das erste Fahrzeug wegen einer Baustelle zum Anhalten gezwungen ist¹³:

DURUM 30

A aracı yol çalışması veya herhangi bir işaret levhasından dolayı beklemektedir. B aracının A aracına, C aracının B aracına, D aracının ise C aracına çarpması ile üç olay meydana gelmiştir:

- Birinci olayda, A aracı ile B aracı değerlendirildiğinde; B aracı, takip mesafesini korumadığı için %100 (K.Y.T.K 56/1c ve Yön:107) kusurludur.
- İkinci olayda, C aracı ile B aracı değerlendirildiğinde; C aracı, takip mesafesini korumadığı için %100 (K.Y.T.K 56/1c ve Yön:107) kusurludur.
- Üçüncü olayda, D aracı ile C aracı değerlendirildiğinde; D aracı, takip mesafesini korumadığı için %100 (K.Y.T.K 56/1c ve Yön:107) kusurludur.



¹³ Dasselbe Szenario beschreibt auch die Generali-Versicherung.

Im Verhältnis zwischen den Parteien wäre, wenn es nur darum ginge, die Abstandsregeln anzuwenden, der Kläger allein für den Unfall verantwortlich (eventuell unter Anrechnung einer Mitschuld des vorne anhaltenden Fahrers).

Man kann sich auf den Standpunkt stellen, dass beim versetzt Fahren nichts anderes gilt, denn durch den Sturz des Vordermannes zur Seite hin realisiert sich genau dasselbe Risiko, wie wenn die Fahrzeuge direkt hintereinandergefahren wären. Mit zu berücksichtigen ist hier noch das allgemeine Gebot, sich mit seiner Geschwindigkeit den Verkehrsbedingungen anzupassen (Art. 52 Abs. 1 lit. b, c StVG; Art. 101 Abs. 9 lit. b, c VO).

Ferner ist aus den beschriebenen Verkehrsregeln und ihre Umsetzung in Szenarien durch die Versicherungen zu schließen, dass zunächst einmal denjenigen eine Schuld zu 100% trifft, der von hinten aufgefahren ist. Dabei indiziert der fehlende Sicherheitsabstand die Alleinschuld.

Wenn angenommen werden kann, dass ein versetzt fahrender Motorradfahrer immer damit rechnen muss, dass der Vordermann – aus welchen Gründen auch immer – seine halbe Spur verlässt (Windstoß, Sturz, Ausweichmanöver, kurze Unaufmerksamkeit – alles Umstände, die bei Motorrädern andere und gefährlichere Auswirkungen haben als beim Automobil) und dadurch zum Hindernis wird, kann sich genau dasjenige Risiko verwirklichen, das die Abstandsregeln bekämpfen sollen. Es handelt sich hier eben nicht um zwei getrennte, von den Parteien befahrene Spuren, was es erlaubt hätte, allein die Abstandsregeln innerhalb der gefahrenen Spur zur Anwendung zu bringen.

Nicht eindeutig geklärt werden kann der Anteil des Beklagten. Einerseits trifft auch ihn eine Pflichtverletzung, nämlich zu dichtes Auffahren auf den Vordermann bzw. schlicht und einfach eine Unaufmerksamkeit, die einen Verstoß gegen seine allgemeine Pflicht darstellt, verkehrsangepasst zu fahren. Die Schutzrichtung der Norm geht insoweit aber nicht auf den Hintermann, sondern den Vordermann. Das erklärt, warum im Szenario „Durum 30“ dem B keine Teilschuld gegenüber C zugewiesen wird; dem B wird nach türkischem Verständnis kein Pflichtverstoß mit Wirkung gegenüber C zugesprochen. Dazu hätte er aus eigenem Antrieb „abrupt anhalten“ müssen. Das aber ist nicht der Fall.

Diese Stellungnahme ergeht nach bestem Wissen und ohne Gewähr.

Prof. Dr. Christian Rumpf