



Ein typischer Kettenauffahrunfall: Mehr als drei aufeinander geprallte Fahrzeuge

Schuldig im Sinne der Kette

Verkehrsrecht Ein Serienunfall wird bei der Schadensabwicklung anders behandelt als ein „normaler“ Unfall. Denn es sind mehrere Personen in ganz unterschiedlichen Konstellationen beteiligt.

VON MARTIN LANG UND ANGELA UNGER

Es ist schon ein gewaltiger Unterschied, ob man in einen „gewöhnlichen“ Unfall oder in einen Serienunfall verwickelt wird. Zumindest was die Haftung für die Folgen angeht. Unter einem Serienunfall verstehen Juristen Unfälle mit mehreren hintereinander auffahrenden Fahrzeugen. Zusätzlich unterscheiden sie dabei zwischen doppelten Auffahrunfällen, Kettenauffahrunfällen und Massenunfällen. Bei einem doppelten Auffahrunfall rammt der Hintermann den Vordermann. Auf die beiden zusammengeschobenen Fahrzeuge prallt dann ein weiteres Fahrzeug heckseitig auf. Sind mehr als drei Fahrzeuge beteiligt, handelt es sich um einen Kettenauffahrunfall. Bei mehr als 50 Fahrzeugen sprechen Juristen von einem Massenunfall.

Grundsätzlich gilt im Straßenverkehr das Motto: „Wer auffährt ist

schuld“. Denn es wird vermutet, dass der Auffahrende entweder zu wenig Abstand eingehalten hat, zu schnell gefahren ist oder zu wenig auf den Verkehr geachtet hat. Er muss den angerichteten Schaden voll bezahlen, wenn

Bei Kettenauffahrunfällen gilt die Regel „wer auffährt ist schuld“ nicht automatisch

er nicht, zum Beispiel durch Zeugen, nachweisen kann, dass der Vorausfahrende grundlos eine Vollbremsung durchgeführt hat oder sich auf andere Weise verkehrswidrig verhalten hat. Bei Serienunfällen gilt diese Vermutung zu Lasten des auffahrenden Fahrzeugs nicht. Hier kann sich ein Beteiligter

darauf berufen, selbst noch rechtzeitig gebremst zu haben und dann durch ein nachfolgendes Fahrzeug erst auf ein anderes KFZ aufgeschoben worden zu sein.

Seit dem 1. August 2002 gilt zudem Folgendes: Haben Zugmaschine und Anhänger unterschiedliche Kennzeichen, haften beide Halter einzeln und völlig unabhängig voneinander für den gesamten Unfallschaden. Der Geschädigte kann es sich also aussuchen, wen er in Anspruch nehmen möchte. Der Gesetzgeber hat diese Regelung eingeführt, da der Geschädigte regelmäßig nur das Kennzeichen des Hängers, nicht aber der Zugmaschine ablesen kann. Wie dann die beiden Halter den Schaden intern aufteilen, hängt von den Unfallursachen ab. Geht es zum Beispiel um einen individuellen Fehler des Fahrers oder war die Druckluftbremse des Anhängers defekt? Bis zum 31. Juli 2002 konnte man bei solchen Unfällen nur gegen den Halter der Zugmaschine juristisch vorgehen.

An Serienunfällen kann ein Fahrer in unterschiedlichen Varianten beteiligt sein: entweder als vorderster Fah-

rer, auf dessen Fahrzeug mehrere nachfolgende Fahrzeuge aufprallen (Variante 1). Oder als „Sandwich-Fahrer“ in der Mitte, der einem anderen Fahrer auffährt und dem selbst ein anderer Verkehrsteilnehmer auffährt (Variante 2). Oder auch als letzter Fahrer, der quasi als Schlusslicht in mehre- re vor ihm stehende Fahrzeuge hinein- fährt (Variante 3).

Die Haftung sieht dann je nach Fall- variante wie folgt aus: Verhält sich bei Variante 1 der Fahrer A des ersten Fahr- zeugs verkehrsgerecht, also bremst er nicht grundlos plötzlich ab oder wech- selt unmotiviert die Fahrspur, bekommt er seinen vollen Schaden von dem auf- fahrenden B beziehungsweise von des- sen Haftpflichtversicherung ersetzt.

Hat er den Unfall mitverursacht, wird je nach dem Grad des Verschul- dens sein eigener Schadensersatzan-

spruch gegen B anteilig gekürzt. In die- sen Fällen kann dann B selbstverständ- lich den entsprechenden Teil seines Frontschadens von A einfordern. So bei einem Unfall, in dem einen LKW-Fahrer ein 50-prozentiges Mitverschulden traf,

An Serienunfällen kann ein Fahrer in unterschiedlichsten Varianten beteiligt sein

weil er auf einer Autobahn trotz Über- holverbots auf einer Steigung ein ande- res Fahrzeug mit 30 Stundenkilometern zu überholen versucht hatte. In einem anderen Fall stand bei einer 12-prozen- tigen Steigung eine Kriechspur zur Ver- fügung und während eines Überhol- manövers mit 80 Stundenkilometern

fuhr ein PKW mit 130 Stundenkilome- tern auf. Das Gericht sprach jedem eine Mitschuld von 50 Prozent zu.

Bei Variante 3 hat der zuletzt auf- fahrende C grundsätzlich Pech gehabt. Er muss B zu 100 Prozent den Heck- schaden bezahlen und bleibt auf sei- nem eigenen Frontschaden sitzen be- ziehungsweise muss deswegen seinen Vollkaskoversicherer bemühen.

Komplizierter sieht es schon bei der Variante 2 aus: Denn hier wird unterschieden, ob der „Sandwich-Be- teiligte“ B selbst einen Unfallbeitrag geleistet hat oder ob er hilfloses Opfer wurde:

Konnte der Fahrer im mittleren Fahrzeug noch rechtzeitig abbremsen und wurde erst dann von C auf das vor ihm haltende Fahrzeug A aufge- schoben, ist die Schadensabwicklung einfach: B haftet grundsätzlich nicht.

INNOVATION ERLEBEN



Unter Innovation verstehen wir die Umsetzung neuer Ideen. In ständiger Kommunikation mit unseren Kunden entwickeln wir Produkte, die in Qualität und Handling neue Maßstäbe setzen.

Als Systemlieferant für Nutzfahrzeugkomponenten liegt unser Schwerpunkt auf der Entwicklung von kompatiblen, flexiblen Komponenten, die sich durch Funktionalität, Effizienz und Langlebigkeit auszeichnen.

Wir liefern anspruchsvolle Aufbau Lösungen – europaweit.



TRAILER
SYSTEM
ENGINEERING

TSE GMBH & CO. KG

Bei der Mühle 4
D-72365 Ratshausen
Telefon 074 27/92 33-0
www.tse-trailersystems.de

Zahlen + Fakten

Polizeilich erfasste Unfälle im Straßenverkehr im Jahr 2005	2.253.992
davon Unfälle mit Sachschaden	1.917.373
Unfälle mit Personen- und Sachschaden	336.619
Tödlich verunglückte Personen	5361
davon LKW-Fahrer	213
Unfälle mit drei und mehr Fahrzeugen	34.053
von LKW-Fahrern verursachte Unfälle	23.688

Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle 2005, erschienen 18. Juli 2006

Vielmehr muss C voll für den gesamten Unfallschaden aufkommen.

Bei mittleren Fahrzeugen kommt es auf ein Mitverschulden an

Oftmals wird C deshalb einwenden, dass B bereits auf das KFZ des A aufgefahren gewesen sei. Allerdings muss er dies in einem Prozess auch beweisen können, was oft nur schwer möglich sein wird. Kann er dies dennoch, dann gilt folgende Schadensabwicklung: B muss, weil er den Unfall mitverursacht hat, den Heckschaden seines Vordermanns A bezahlen und für seinen eigenen Frontschaden aufkommen. C hingegen muss als Auffahrender nur für den Heckschaden des mittleren KFZ B sowie für seinen eigenen aufkommen.

Ganz neu gemischt werden die Karten aber, wenn das zuerst abbremsende Fahrzeug A ein Mitverschulden trifft. Dies sind zum Beispiel Fälle einer Vollbremsung aus Unachtsamkeit im Straßenverkehr oder einer sonstigen der Verkehrssituation nicht angepassten erheblichen Geschwindigkeitsreduzierung. Je nach Höhe des Verschuldens haftet A anteilig für den Schaden der Auffahrenden.

Beispiele aus Gerichtsurteilen sind hierfür der Fall eines LKW-Fahrers, der bei beginnender Morgendämmerung am Ende einer langen Steigungsstrecke nur noch mit 25 Stundenkilometern fuhr und dem auffahrenden LKW von dessen Schaden 25 Prozent ersetzen musste. Ein Mitverschulden von 20 Prozent wurde gegenüber einem auffahren-

den LKW angenommen, der wegen einer Motorstörung auf der Normalspur mit 15 Stundenkilometern und hell brennenden Schlussleuchten fuhr.

Bei Lastkraftfahrzeugen wird jedoch eine Mithaftung dann regelmäßig verneint, wenn ein LKW-Fahrer mit voll beladenem Gespann zum Beispiel auf einer Fahrbahnsteigung objektiv nicht anders reagieren konnte.

Im Verhältnis zwischen dem in der Mitte befindlichen B und dem zuletzt fahrenden C ist rechtlich auch die Verkürzung der Bremswege zu berücksichtigen. Denn im Verhältnis zwischen zweiten und dritten KFZ B und C verkürzt sich der Bremsweg für C erheblich.

Trifft den ersten Fahrer ein Mitverschulden, haftet er den übrigen Fahrern anteilig

Dies führt Gerichtsurteilen zufolge zu einem Mitverschulden von B in Höhe von 25 bis 30 Prozent des eigenen Heckschadens. Im Verhältnis zwischen Erst- und Drittfahrer gelten wiederum die allgemeinen Grundsätze, so dass es hinsichtlich einer Mithaftung des Erstfahrzeuges A auf dessen Mitverursachung ankommt. Ist am PKW A durch den ersten Aufprall noch kein Totalschaden eingetreten, so haftet C als letztes Fahrzeug zwar nicht für den Frontschaden von B, wohl aber für dessen vollen Heckschaden. Denn eine Ver-

größerung des Frontschadens von B durch den zweiten Aufprall wird B in der Regel nicht beweisen können. KFZ-Sachverständige sind in solchen Konstellationen um ihre Aufgabe nicht zu beneiden. Der Münchner KFZ-Sachverständige Christian Senninger meint hierzu: „Sichern Sie gerade bei Kettenunfällen erst die Unfallstelle ab, leisten gegebenenfalls Erste Hilfe und koordinieren, wer die Notrufnummer 110 anwählt. Dann fotografieren Sie jeweils die Endstellung der beteiligten Fahrzeuge nach dem Unfall aus allen nur erdenklichen Blickwinkeln. Dokumentieren Sie mit Ihrer Kamera nicht nur die Schäden an den Fahrzeugen, sondern vor allem auch sämtliche Unfallspuren auf der Fahrbahn. So ist in nicht seltenen Fällen eine Rekonstruktion des Crashes in einem unfallanalytischen Gutachten möglich.“

Bei Totalschäden gilt übrigens Folgendes: Hier müssen Front- und Heckschaden in Relation zueinander gesetzt werden. C als zuletzt Auffahrender haftet dann gegenüber dem „Sandwich-Fahrer“ B nur anteilig im Verhältnis der Schadenshöhe an Front und Heck.

Da man im Prozess als Unfallbeteiligter beweisen muss, inwieweit man selbst schuld oder nicht schuld hat am Unfall, lautet der zweite Tipp des Münchner KFZ-Sachverständigen Hartmut Fadinger deshalb: „Führen Sie in Ihrem Fahrzeug immer eine Fotokamera mit und fotografieren Sie neben den Unfallschäden vor allem auch die Kennzeichen nicht beteiligter Fahrzeuge, deren Insassen als mögliche Zeugen in Frage kommen. Befragen Sie bei Serienunfällen die Insassen, ob sie an ihrem Fahrzeug einen Aufprall oder mehrere wahrgenommen haben.“

Sind an einem Unfall mehr als 50 Fahrzeuge beteiligt, spricht man von einer so genannten Massenkarambolage. Dann regulieren Versicherer nicht mehr nach dem oben erläuterten Verursacherprinzip, sondern nach einem so genannten „vereinfachten Regulierungsverfahren“. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft wählt einen Versicherer aus, der für die Regulierung des gesamten Schadens zuständig ist, obwohl die Fahrzeuge bei völlig verschiedenen Gesellschaften

versichert sind. Am Ende der Schadensregulierung müssen dann alle deutschen Autoversicherer anteilig in einen gemeinsamen Finanztopf einzahlen, aus dem dann der gesamte Schaden finanziert wird.

Beim Massenunfall zahlen Versicherungen aus einem Topf

Bei der Schadensregulierung geht man dann davon aus, dass alle an dem Massenunfall Beteiligten für das Unfallgeschehen mitverantwortlich sind. Der eigene Heckschaden wird von der Versicherung des Auffahrenden bezahlt, der Frontschaden muss selbst oder über die eigene Vollkaskoversicherung ersetzt werden. Bei Totalschäden und Fällen, in denen eine klare Abgrenzung zwischen Heck- und Frontschaden nicht möglich ist, werden zwei Drittel des Gesamtschadens am Fahrzeug erstattet. Eine Rückstufung des Schadensfreiheitsrabattes in der Haftpflichtversicherung erfolgt jeweils nicht. Reguliert jemand jedoch über seine Vollkaskoversicherung, zahlt er zukünftig dort höhere Versicherungsprämien. Sind weniger als 50, aber mehr als 20 Fahrzeuge beteiligt, so ge-

hen Versicherer ebenfalls nach diesen Grundsätzen vor, wenn der Unfallhergang nicht mehr aufklärbar ist.

Für den Geschädigten besteht aber keine Pflicht, die vereinfachte Regulierung zu akzeptieren. Jeder kann vollen Schadensersatz fordern, sofern er beweisen kann, dass er den Unfall nicht mitverursacht hat. Deshalb ist es in jedem Fall wichtig, dass KFZ-Sachverständige und auf die Regulierung von Unfallschäden spezialisierte Rechtsanwaltskanzleien eingeschaltet werden. Denn eine pauschale Schadensregulierung bei Kettenunfällen hat zwar den

Vorteil einer unbürokratischen und schnelleren Abwicklung. Man bleibt aber am Ende auf einem erheblichen Teil des Schadens sitzen.

Übrigens kann man als mitschuldiger Unfallbeteiligter auch mit findigen Ausreden den Kopf nicht aus der Schlinge ziehen. Eine Umfrage bei KFZ-Haftpflichtversicherern ermittelte die Top 3 der häufigsten Ausreden von Unfallbeteiligten. Der Vortrag: „Ich habe noch rechtzeitig angehalten, mein Fahrzeug wurde jedoch durch den dann folgenden Auffahrunfall auf den Vordermann aufgeschoben“ nimmt dabei den Spitzenplatz ein. Auf Rang zwei folgt dann: „Zwar bin ich zunächst aufgefahren, aber nur ganz minimal und der eigentliche Schaden an meinem Fahrzeug ist erst durch das Auffahren meines Hintermannes verursacht worden.“ Eine gute Portion Fantasie zeigt sich schließlich auch in der Ausrede: „Ich bin zwar auf meinen Vordermann aufgefahren, jedoch war dem zuvor schon das Gleiche passiert. Sein Auto hatte dadurch bereits einen Totalschaden, so dass ich nichts mehr kaputt machen konnte.“

Geholfen haben diese Ausflüchte indes nichts. Nur die Beweislage zählte. ■

Der Autor



Martin Lang arbeitet seit zehn Jahren als Rechtsanwalt in München. Seine Tätigkeitsschwerpunkte sind Erbrecht und Straßenverkehrsrecht.

E-Mail: ra.martin.lang@t-online.de

Willkommen bei Knapen Trailers B.V., den Schubboden-Spezialisten Europas. Das Ziel bei der Entwicklung und Herstellung unserer Spitzenprodukte ist es, Ihnen eine möglichst hohe **Effizienz pro gefahrenen Kilometer** zu bieten.

Wir erreichen dies durch konsequentes Einhalten unserer vier Kriterien:

- geringstes Eigengewicht
- geringste Unterhaltskosten
- größtmögliche Maßarbeit
- größtmögliche Nutzungsdauer

Sollten Sie besondere Wünsche haben, kontaktieren Sie uns bitte. Zu Fragen und Anregungen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.
Telefon: +31 (0) 493 320330 · Telefax: +31 (0) 493 310728 · E-Mail: knapen@knapen-trailers.nl

Unsere Vertreter für Deutschland:

Alga Nutzfahrzeug- u. Baumaschinen GmbH & Co. KG • 27419 Sittensen • Tel. (0 42 82) 5 70 | Jäckle Fahrzeuge • 89356 Haldenwang • Tel. (0 82 22) 72 52
Herr Jantos • 01069 Dresden • Tel. (03 51) 4 96 88 12 | Wiese Fahrzeugbau & Nutzfahrzeuge GmbH & Co. KG • 32469 Petershagen • Tel. (0 57 04) 1 79 90

Der Knapen Cargo Walk „Goldstar“

Das Spitzenmodell von Knapen 

