

56. Deutscher Verkehrsgerichtstag (VGT) vom 24. bis 26. Januar 2018 in Goslar

Zu aktuellen Themen

56. Deutscher Verkehrsgerichtstag (VGT) vom 24. bis 26. Januar 2018 in Goslar 1

Pressemeldungen der Gerichte

Bundesgerichtshof entscheidet in drei sogenannten „Raser-Fällen“ 5
Oberlandesgericht Stuttgart zur Haftungsquote bei einem Verkehrsunfall zwischen einem Feuerwehrfahrzeug und einem Pkw . . . 7

Rechtsprechung

Der vorsätzliche Eingriff in den Straßenverkehr zur Verdeckung einer Straftat als Tateinheit 9
Erforderlichkeit der Anmietung eines Mietwagens nach einem Verkehrsunfall . . 11
Neufahrzeug Zug um Zug gegen Übereignung des Unfallfahrzeugs nach einem Verkehrsunfall 13
Zugehörigkeit zur „Reichsbürgerbewegung“ spricht nicht per se für fehlende Fahreignung 20
Grundlage der Fahrerlaubnisentziehung . . . 24

Verkehrsrecht in Kürze

Kein Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens bei Ablehnung der Beiziehung von Unterlagen 26
Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren zur Nachtzeit 26
Dieselgate – Rücktritt beim Gebrauchtwagenkauf 27
Haftung bei Fußgängerunfall 27
Persönliche Haftung eines Straßenbahnführers bei einem Unfall 27
Entzug der Fahrerlaubnis bei 8 Punkten unabhängig vom Kenntnisstand der Behörde bei zuvor ergriffenen Maßnahmen 27
Abschleppen eines stillgelegten nicht verkehrsbehindernd abgestellten Pkw im Wege des Sofortvollzugs 27
Abstellen eines Anhängers mit einer Werbefläche als gebührenpflichtige Sondernutzung 28

Juristische Stilblüten 28

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.“ veranstaltete vom 24. bis 26. Januar 2018 den 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. In guter alter Tradition folgten dem Aufruf wieder viele Teilnehmer. Egal ob Anwalt, Richter, Staatsanwalt, Polizist, Techniker oder Mediziner, jeder, der im Rahmen seiner Tätigkeit mit der „Juristerei“ zu tun hat, konnte sich in einem der acht Arbeitskreise „austoben“. Mit besonders großem Interesse wurde in den Arbeitskreisen II „Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)“, III „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“, V „Cannabiskonsum und Fahreignung“ und VI „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“ diskutiert. Überraschenderweise war der Arbeitskreis I „Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland“ nicht mit der erwarteten Teilnehmeranzahl besucht – ist es doch ein Thema, was gerade die Verbraucher in Deutschland umtreibt.

Mit einer Teilnehmerzahl von 1862 wurde ein leichter Rückgang zum Vorjahr gemessen. Bevor die hitzigen Diskussionen in den Arbeitskreisen stattfinden sollten, wurde, wie üblich, in der Kaiserpfalz die Veranstaltung durch den Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages e.V. Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm, den Oberbürgermeister von Goslar Dr. Oliver Junk und den diesjährigen Gastredner Prof. Dr. Kagermann eröffnet.



In seiner kurzweiligen Art und Weise durfte/wollte der Präsident das letzte Mal den Deutschen Verkehrsgerichtstag eröffnen – bei den Neuwahlen des Vorstandes 2019 möchte er nicht mehr kandidieren. Wie üblich nahm er insbesondere bei dem Thema „Dieselgate“ kein Blatt vor den Mund – musste jedoch gleichwohl in Bezug auf den Hype der Elektromobilität einräumen, dass der Diesel nach wie vor gebraucht wird – wir ihn jedoch irgendwann vermissen werden. Die Elektromobilität sei kein Allheilmittel – nicht zuletzt wegen der seltenen Rohstoffe und deren Abbaupraxis. Auch das automatisierte Fahren kam nicht zu kurz und wurde anlässlich des Arbeitskreises II umfänglich beleuchtet. Weiterhin wurde die aktuelle Diskussion über den Tagungsort angesprochen und zugesichert, dass dieses Thema in ausreichender Breite diskutiert werden würde. Bei dem Stichwort „Tradition in Goslar“ gab es spontan Applaus – wohl für die Stadt im Harz.

Dieses Thema nahm auch der Oberbürgermeister der Stadt Goslar in seiner Ansprache auf und wies in seiner Rede

vor allem auf die Tradition des Verkehrsgerichtstages ebenso wie auch die Tradition im allgemeinen Leben hin. Last but not least hielt Prof. Dr. Kagermann seinen Festvortrag über „Autonome Systeme – Auswirkung auf Wirtschaft und Gesellschaft“. Dabei ging er vor allem auf die Schnittstelle Mensch-Maschine ein.

Anschließend wurde in den einzelnen Arbeitskreisen heiß diskutiert und debattiert, wobei zunächst den vortragenden Dozenten das Wort erteilt worden ist. Danach konnte, wie zu erwarten war, in jedem Arbeitskreis eine Empfehlung ausgesprochen werden, bevor der „Nachschlag“ serviert wurde:

AK I: „Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland“

Das private Inkasso nach Verkehrsverstößen im europäischen Ausland hat bei mehr als 450.000 Fällen in Deutschland im Jahr 2017 inzwischen eine wesentliche Bedeutung bekommen.

Für die betroffenen Touristen besonders belastend sind hohe Nebenkosten der Beitreibung, die unterbliebene Erstinformation und die späte Geltendmachung, teilweise Jahre nach dem angeblichen Verstoß, die die Verifizierung erheblich erschwert. Zudem fehlt es häufig vor Ort an einer deutlichen Kundmachung der zu erfüllenden Verpflichtungen.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass privates Inkasso bei öffentlich-rechtlichen Bußgeldern aus Straßenverkehrsverstößen, insbesondere im Anwendungsbereich des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen, ausgeschlossen sein muss. Bei privatrechtlichen Forderungen darf nicht mit der Anwendung des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen gedroht werden.

Der Arbeitskreis fordert die Kommunen, Regionen und Straßenbetreiber auf, sicherzustellen, dass die betroffenen Autofahrer zeitnah und verständlich in ihrer jeweiligen Landessprache informiert werden, ohne dass die ursprüngliche Forderung durch unverhältnismäßige Nebenkosten erhöht wird.

Der Arbeitskreis fordert die Installierung eines Ombudsmannes, an den sich die Autofahrer bei streitigen Forderungen wenden können.

Der Arbeitskreis fordert das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz auf, ein Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene mit dem Ziel eines Verbrauchergerechtsstandes zu initiieren. Zivilrechtliche Forderungen aufgrund von Verkehrsverstößen sollen nur an diesem Gerichtsstand durchgesetzt werden können.

AK II: „Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)“

1. Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden. Er sollte die Regelungen in § 1a und b StVG auf hochautomatisierte Fahrfunktionen beschränken.
2. Der Gesetzgeber sollte klarstellen, dass das Verbot der Nutzung der in § 23 Abs. 1a StVO genannten elektronischen Geräte (Handy etc.) im hochautomatisierten Fahrbetrieb nicht gilt.
3. Es besteht keine Veranlassung, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern.
4. Der Gesetzgeber sollte die Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung von derzeit 7,5 Millionen auf 10 Millionen Euro erhöhen und damit einen Gleichklang mit den Haftungshöchstbeträgen des § 12 StVG herstellen.
5. Die Speicherung der in § 63a Abs. 1 StVG genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gemäß § 63a Abs. 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln.

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder eine technische Störung des Systems auftritt.

AK III: „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“

Sowohl der Vortrag als auch die Diskussion gestalteten sich in diesem Jahr als sehr angenehm. Es wurde überwiegend sachlich und praxisnah diskutiert, was nicht zuletzt der hohen Anwalts- und Richterliche in diesem Arbeitskreis zuzuschreiben war. Die letztendlich ausgesprochene Empfehlung des Arbeitskreises korrespondiert mit der Auffassung und den Forderungen des ACE Auto Club Europa.

Es wurde klargestellt, dass der § 142 StGB nicht die Sicherheit des Straßenverkehrs, sondern nur die zivilrechtlichen Interessen Unfallbeteiligter schützt und sich die Reformierung des Paragraphen an dieser Zielvorgabe orientieren sollte. Das heißt: Wie kann ich den Geschädigten besser schützen, und zwar so, dass dieser nicht auf seinem Schaden sitzenbleibt?

Nachdem die gegenwärtige Gesetzeslage einstimmig für veraltet und undurchsichtig bewertet wurde und man zu dem Schluss kam, dass man sich gegenwärtig überwiegend auch unabsichtlich strafbar machen kann und daher viele sich im Nachhinein gar nicht mehr beim Geschädigten oder bei der Polizei straffrei melden können, sollte die Neufassung vor allem klare Definitionen enthalten, die Handlungsmodalitäten zeitgemäßen Handlungen angepasst werden und auch eine nachträgliche Meldung des Unfalls zur Straffreiheit führen. Außerdem sollte eine Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch im Falle der Verursachung gravierender Sach- und Personenschäden (> 10.000 Euro) erfolgen. In anderen Fällen kann gegebenenfalls mit Fahrverboten bis zu sechs Monaten schon nach bestehender Gesetzeslage reagiert werden.

Im Grunde basiert der Vorschlag auf Neufassung des § 142 StGB auf zwei Säulen:

Transparenz und zeitgemäße Sanktionen.

*Resümee von Yasmin Domé, Rechtsanwältin und Mediatorin,
Fachanwältin für Verkehrsrecht, Fachanwältin für Strafrecht*

Der Arbeitskreis traf sodann folgende Empfehlungen:

1. Die strafrechtlichen und versicherungsvertragsrechtlichen Regelungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort führen zu gewichtigen Rechtsunsicherheiten. Dadurch können Verkehrsteilnehmer überfordert werden. Vor diesem Hintergrund erinnert der Arbeitskreis daran, dass § 142 StGB ausschließlich dem Schutz Unfallbeteiligter und Geschädigter bei der Durchsetzung berechtigter und der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche dient.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwiegender Mehrheit dem Gesetzgeber zu prüfen, wie eine bessere Verständlichkeit des § 142 StGB erreicht werden kann, insbesondere durch eine Begrenzung des Unfallbegriffs auf Fortbewegungsvorgänge und eine Präzisierung der Wartezeit bei Unfällen mit Sachschäden bei einer telefonischen Meldung, etwa bei einer einzurichtenden neutralen Meldestelle.
3. Der Arbeitskreis fordert mit überwiegender Mehrheit den Gesetzgeber auf, die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren. Dabei sollte die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs entfallen und die Regelung auf alle Sach- und Personenschäden erweitert werden.
4. Der Arbeitskreis fordert mit knapper Mehrheit, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Die Worte „oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden“ in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB sollten gestrichen werden.

Der Arbeitskreis empfiehlt, bis zu einer gesetzlichen Änderung einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch bei erheblichen Personen- und besonders hohen Sachschäden (ab 10.000 EUR) anzunehmen.

5. Der Arbeitskreis hält es für notwendig, den Inhalt der auf das Verbleiben an der Unfallstelle bezogenen versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheit den strafrechtlichen Pflichten nach § 142 StGB entsprechend zu verstehen. Er fordert die Versicherer auf, dies durch unmittelbare Bezugnahme auf § 142 StGB in den AKB klarzustellen.

AK IV: „Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?“

1. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit auf, in § 215 Abs. 1 VVG klarzustellen, dass neben dem Versicherungsnehmer auch Versicherte und Begünstigte erfasst sind.

Der Gesetzgeber sollte weiter klarstellen, dass für die Zuständigkeit des Gerichts neben dem Wohnsitz auch der Sitz maßgeblich ist.

2. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit weiter auf, den neu zu fassenden § 215 VVG insgesamt in die ZPO zu überführen.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt, auf einen Schutzgerichtsstand für die Direktklage des Geschädigten gegen den Pflichthaftpflichtversicherer auch künftig zu verzichten.
4. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber auf zu prüfen, ob und inwieweit für Inlandssachverhalte über die bisherige Fassung des § 29c ZPO hinaus ein Verbrauchergerichtsstand in Anlehnung an die Regelungen des 4. Abschnitts der Brüssel Ia-VO geschaffen werden sollte.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, im Gerichtsstand des § 29 Abs. 1 ZPO den Erfüllungsort in Anlehnung an Art. 7 Abs. 1 Buchst. b Brüssel Ia-VO eigenständig zu bestimmen, damit ein Rückgriff auf das materielle Recht (z.B. auf §§ 269 f. BGB) nicht mehr erforderlich ist.

AK V: „Cannabiskonsum und Fahreignung“

Die Fahrerlaubnis-Verordnung bedarf im Hinblick auf Arznei- und berauschende Mittel einer Überarbeitung durch den Verordnungsgeber.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass der erstmalig im Straßenverkehr auffällig gewordene, gelegentliche Cannabiskonsum nicht ohne Weiteres als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wird, sondern lediglich

Zweifel an seiner Fahreignung auslöst, die er mittels einer MPU ausräumen kann.

Der Arbeitskreis vertritt die Meinung, dass nicht bereits ab 1 ng/ml THC im Blutserum fehlendes Trennungsvermögen unterstellt werden darf. Er teilt die Feststellungen der Grenzwertkommission, wonach dies erst ab einem THC-Wert von 3 ng/ml Blutserum der Fall ist.

Auch im Falle einer medizinischen Indikation, insbesondere für die Verordnung von Cannabis-Blüten, begründet eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis Zweifel an der Fahreignung. Aus dem Gebot der Verkehrssicherheit heraus ist es deshalb erforderlich, dass dann auch vor dem Hintergrund der Grunderkrankung die Fahreignung zu prüfen ist.

Auch in diesem Sinne müssen die Patienten, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, durch entsprechend qualifizierte Ärzte umfassend über ihre Beeinträchtigung der Fahreignung und Fahrsicherheit informiert und begleitet werden. Dies ist entsprechend zu dokumentieren.

Der Gesetzgeber wird gebeten, für Kontrollen im Straßenverkehr ein geeignetes Nachweisdokument vorzusehen.

AK VI: „Sanktionen bei Verkehrsverstößen“

Der Arbeitskreis lehnt eine pauschale Erhöhung der Bußgeldsätze ab.

Er empfiehlt aber eine spürbare Anhebung der Geldbußen, verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten, für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (namentlich Geschwindigkeits-, Abstands- oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotenzials und der Verkehrssituation. Dies muss einhergehen mit einer nachdrücklicheren und effektiveren Verkehrsüberwachung, gerade an Unfallhäufungs- und Gefährdungsstellen. Die Praxis in den Bundesländern sollte harmonisiert werden.

Einem „Einkalkulieren“ von Geldbußen muss entgegenge wirkt werden. Umgekehrt darf nicht der Eindruck der „Abzocke“ unter fiskalischen Gesichtspunkten entstehen.

Der Arbeitskreis fordert eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung. Verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen sind zu stärken.

Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, bundesweit eine empirische Basis zu schaffen, mithilfe derer die präventiven Wirkungen der für Verkehrsverfehlungen im Ordnungswidrigkeitenrecht angedrohten Sanktionen besser beurteilt werden können.

AK VII: „Ansprüche Schwerstverletzter“

– Nach den Erkenntnissen der Fachmediziner hat sich für die Rehabilitation Schwerstverletzter das Modell der gesetzlichen Unfallversicherung bewährt und gegenüber dem von anderen Sozialversicherungsträgern, z.B. der gesetzlichen Kranken- und Rentenversicherung, bisher angewandten Verfahren als überlegen erwiesen. Deshalb appelliert der Arbeitskreis an den Gesetzgeber, diese Defizite in der Rehabilitation („Reha-Lücke“) nach dem Modell der gesetzlichen Unfallversicherung zu beheben.

– Nach Auffassung des Arbeitskreises hat der Haftpflichtversicherer im Rahmen der berechtigten Ansprüche des Geschädigten die Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse Schwerstverletzter, wie z.B. Pkw-Umrüstung, Schaffung behindertengerechten Wohnraums etc., durch Kostenübernahmeerklärung oder in anderer geeigneter Form sicherzustellen, wobei das Sicherheitsbedürfnis des Haftpflichtversicherers (Schädigers) zu berücksichtigen ist.

– Haftpflichtversicherer sollten im Rahmen ihrer Eintrittspflicht die Kostenübernahme für die Anschaffung von Hilfsmitteln, die von Medizinern als förderlich angesehen werden, unabhängig von der Eintrittspflicht von Sozialversicherungen und Dritteleistungsträgern erklären.

– Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass Schwerstverletzte mit erheblicher Einschränkung der Mobilität unter Umständen Anspruch auf Erstattung der Kosten von Begleitpersonen haben.

– Bei Schwerstverletzten sollte das Reha-Management nach den Regeln des „Code of Conduct für das Reha-Management“ der Arge Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein frühzeitig eingeleitet werden.

AK VIII: „Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft“

In der rapide voranschreitenden Digitalisierung sieht der Arbeitskreis für die Seeschifffahrt große Chancen, aber auch Risiken.

1. Die Schifffahrt muss verpflichtet werden, Maßnahmen zur Datensicherheit und zum Datenschutz als Bestandteil des jeweiligen Sicherheitsmanagements einschließlich Verfahren, wie bei Störungen zu reagieren ist, festzulegen. Dafür müssen internationale Anforderungen vor allem im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verbindlich gemacht werden. Für Cyber-Security-Zwischenfälle in der Schifffahrt ist eine Meldepflicht an die zuständigen Behörden einzuführen.

2. Die steigenden Anforderungen der Digitalisierung müssen bei Aus- und Fortbildung der in der Schifffahrt Tätigen angemessen berücksichtigt werden.

3. Da schiffsbezogene Daten eine immer größere wirtschaftliche Bedeutung gewinnen, bedarf es – genauso wie in anderen Bereichen – einer eindeutigen Klärung der Datenutzungsrechte. Zu prüfen ist, ob ein eigentumsähnliches Recht an Daten geschaffen und dem Eigentümer oder berechtigten Besitzer des die Daten generierenden Geräts zugeordnet werden sollte.
4. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Schaffung eines umfassenden e-Governments in der Schifffahrt müssen

zünftig ausgeweitet und durch die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel und der entsprechenden technischen Infrastruktur unterstützt werden. Dazu gehören u.a. die Einführung eines elektronischen Schiffsregisters, die Etablierung elektronischer Schiffs- und Besatzungszeugnisse als Standard und die Zulassung eines elektronischen Logbuchs. Die Anforderungen an das „Maritime Single Window“ sollten zur Vereinfachung von Meldeprozessen international, zumindest aber auf europäischer Ebene vereinheitlicht werden.

Bundesgerichtshof entscheidet in drei sogenannten „Raser-Fällen“

Datum: 01.03.2018

Urteil vom 1. März 2018 – 4 StR 399/17 – der Berliner Fall

Das Landgericht Berlin hat zwei Angeklagte (unter anderem) wegen mittäterschaftlich begangenen Mordes zu lebenslanger Freiheitsstrafe verurteilt.

Nach den Feststellungen der Schwurgerichtskammer des Landgerichts führten die damals 24 und 26 Jahre alten Angeklagten am 1. Februar 2016 gegen 0:30 Uhr in Berlin entlang des Kurfürstendamms und der Tauentzienstraße ein spontanes Autorennen durch. In dessen Verlauf fuhren sie nahezu nebeneinander bei Rotlicht zeigender Ampel und mit Geschwindigkeiten von 139 bis 149 km/h bzw. 160 bis 170 km/h in den Bereich der Kreuzung Tauentzienstraße/Nürnberger Straße ein. Im Kreuzungsbereich kollidierte der auf der rechten Fahrbahn fahrende Angeklagte mit einem Pkw, der bei grünem Ampellicht aus der Nürnberger Straße von rechts kommend in die Kreuzung eingefahren war. Dessen Fahrer erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen. Durch die Wucht des Aufpralls wurde das Fahrzeug dieses Angeklagten zudem auf das neben ihm fahrende Fahrzeug des Mitangeklagten geschleudert, in welchem die Nebenklägerin auf dem Beifahrersitz saß. Diese wurde bei dem Unfall erheblich, die Angeklagten wurden leicht verletzt.

Auf die Revisionen der Angeklagten hat der 4. Strafsenat das Urteil des Landgerichts insgesamt aufgehoben. Die Verurteilung wegen Mordes konnte keinen Bestand haben, weil sie auf einer in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhaften Grundlage ergangen ist.

Der vom Landgericht Berlin festgestellte Geschehensablauf trägt schon nicht die Annahme eines vorsätzlichen Tötungsdelikts. Nach den Urteilsfeststellungen, an die der Senat ge-

bunden ist, hatten die Angeklagten die Möglichkeit eines für einen anderen Verkehrsteilnehmer tödlichen Ausgangs ihres Rennens erst erkannt und billigend in Kauf genommen, als sie in die Unfallkreuzung einfuhren. Genau für diesen Zeitpunkt hat das Landgericht allerdings auch festgestellt, dass die Angeklagten keine Möglichkeit mehr hatten, den Unfall zu verhindern; sie seien „absolut unfähig gewesen, noch zu reagieren“. Nach diesen Feststellungen war das zu dem tödlichen Unfall führende Geschehen bereits unumkehrbar in Gang gesetzt, bevor die für die Annahme eines Tötungsvorsatzes erforderliche Vorstellung bei den Angeklagten entstanden war. Ein für den Unfall und den Tod unfallbeteiligter Verkehrsteilnehmer ursächliches Verhalten der Angeklagten, das von einem Tötungsvorsatz getragen war, gab es nach diesen eindeutigen Urteilsfeststellungen nicht.

Davon abgesehen leidet auch die Beweiswürdigung der Strafkammer zur subjektiven Seite der Tat unter durchgreifenden rechtlichen Mängeln. Diese betreffen die Ausführungen zu der Frage, ob eine etwaige Eigengefährdung der Angeklagten im Falle eines Unfalls gegen das Vorliegen eines Tötungsvorsatzes sprechen könnte. Dies hat das Landgericht mit der Begründung verneint, dass die Angeklagten sich in ihren Fahrzeugen absolut sicher gefühlt und eine Eigengefährdung ausgeblendet hätten. Mit dieser Erwägung ist aber nicht ohne Weiteres in Einklang zu bringen, dass die Angeklagten, wie das Landgericht weiter angenommen hat, bezüglich der tatsächlich verletzten Beifahrerin des einen von ihnen schwere und sogar tödliche Verletzungen als Folge eines Unfalls in Kauf genommen haben. Schon diesen Widerspruch in der Gefährdungseinschätzung der Angeklagten zu Personen, die sich in demselben Fahrzeug befanden, hat die Schwurgerichtskammer nicht aufgelöst. Hinzu kommt, dass sie auch die Annahme, die Angeklagten hätten sich in ihren Fahrzeugen absolut sicher gefühlt, nicht in der erforderlichen Weise belegt hat. Sie hat diese Annahme darauf gestützt, dass mit den Angeklagten vergleichbare Fahrer sich in ihren tonnen schweren, stark beschleunigenden und mit umfassender Sicherheitstechnik ausgestatteten Fahrzeugen regelmäßig sicher fühlten „wie in einem Panzer oder in einer Burg“. Einen Erfahrungssatz dieses Inhalts gibt es aber nicht.

Ein weiterer Rechtsfehler betrifft die Verurteilung des Angeklagten, dessen Fahrzeug nicht mit dem des Unfallopfers kol-

lidiert ist. Seine Verurteilung wegen mittäterschaftlich begangenen Mordes könnte – selbst wenn die Strafkammer die Annahme eines Tötungsvorsatzes bei Begehung der Tathandlungen rechtsfehlerfrei begründet hätte – keinen Bestand haben. Aus den Urteilsfeststellungen ergibt sich nämlich nicht, dass die Angeklagten ein Tötungsdelikt als Mittäter begangen haben. Dafür wäre erforderlich, dass die Angeklagten einen auf die Tötung eines anderen Menschen gerichteten gemeinsamen Tatenschluss gefasst und diesen gemeinschaftlich (arbeitsteilig) ausgeführt hätten. Die Verabredung, gemeinsam ein illegales Straßenrennen auszutragen, auf die das Landgericht abgestellt hat, hat einen anderen Inhalt und reicht für die Annahme eines mittäterschaftlichen Tötungsdelikts nicht aus.

Vorinstanz:

Landgericht Berlin – Urteil vom 27. Februar 2017 – (535 Ks) 251 Js 52/16 (8/16)

Urteil vom 1. März 2018 – 4 StR 311/17 – der Bremer Fall

Das Landgericht Bremen hat den zur Tatzeit 23-jährigen Angeklagten unter anderem wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und neun Monaten verurteilt. Ferner hat es Führerscheinmaßnahmen angeordnet.

Nach den Feststellungen des Landgerichts war der Angeklagte im Vorfeld des verfahrensgegenständlichen Unfalls dadurch in Erscheinung getreten, dass er seine Motorradausfahrten einschließlich dabei begangener Verkehrsverstöße, darunter deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße, bisweilen mit einer Helmkamera aufzeichnete, sein Fahrverhalten dabei kommentierte und die von ihm erstellten Videos im Internet zur Schau stellte. Auch am Abend des 17. Juni 2016 fuhr der Angeklagte – ohne dies allerdings zu filmen – zunächst mit seinem 200 PS starken Motorrad mit bis zu 150 km/h auf innerstädtischen Straßen Bremens. Auf die Unfallkreuzung und die für ihn Grün und dann Gelb zeigende Ampel fuhr er mit 97 km/h zu. Infolge der nach wie vor weit überhöhten Geschwindigkeit vermochte er trotz einer sofort eingeleiteten Vollbremsung nicht zu verhindern, dass er einen 75-jährigen Fußgänger, der vor der Kreuzung von rechts kommend im Begriff war, bei für ihn Rot zeigender Fußgängerampel die Straße zu überqueren, mit seinem Motorrad erfasste. Das Opfer erlag wenig später seinen schweren Unfallverletzungen. Der Angeklagte wurde bei der Kollision schwer verletzt.

Der 4. Strafsenat hat sowohl die Revision des Angeklagten, mit der er sich nur noch gegen den Rechtsfolgenausspruch wandte, als auch die Revision der Staatsanwaltschaft, die eine Verurteilung des Angeklagten wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts erstrebte, als unbegründet verworfen. Insbesondere war die von der Staatsanwaltschaft angegriffene Beweiswürdigung, mit der das Landgericht einen (bedingten)

Tötungsvorsatz des Angeklagten verneint hat, nicht zu beanstanden. Das Landgericht hat die subjektive Tatseite vielmehr auf der Grundlage einer umfassenden und sorgfältigen Gesamtschau aller hierfür maßgeblichen Umstände des Einzelfalles bewertet und ist rechtlich beanstandungsfrei zu der Überzeugung gelangt, dass der Angeklagte trotz der von ihm erkannten Gefahr, durch seine Fahrweise andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden, darauf vertraute, dass alles gut gehen und niemand zu Tode kommen werde. Zur Begründung hat es u.a. darauf verwiesen, dass der Angeklagte bei Wahrnehmung des Fußgängers sofort eine Vollbremsung einleitete und für ihn als Motorradfahrer ein Unfall mit der Gefahr schwererer eigener Verletzungen verbunden war, was neben der ausführlich und nachvollziehbar begründeten Fehleinschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten deutlich dafür sprach, dass er glaubte, einen Unfall vermeiden zu können.

Vorinstanz:

Landgericht Bremen – Urteil vom 31. Januar 2017 – 21 Ks 280 Js 39688/16 (12/16)

Urteil vom 1. März 2018 – 4 StR 158/17 – der Frankfurter Fall

Das Landgericht Frankfurt am Main hat den Angeklagten – als Heranwachsenden – u.a. wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Jugendstrafe von drei Jahren verurteilt und Führerscheinmaßnahmen angeordnet.

Das Landgericht hat festgestellt, dass der zur Tatzeit 20-jährige Angeklagte am Abend des 22. April 2015 als Führer eines gemieteten Pkw auf dem Weg zu einem Treffen mit Freunden die Straße Schwanheimer Ufer in Richtung der Frankfurter Innenstadt befuhr. In die Kreuzung im Bereich der Autobahnauffahrt zur BAB 5 fuhr er mit 142 km/h (erlaubte Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) ein, obwohl die dortige Lichtzeichenanlage für ihn bereits seit 7 Sekunden Rot zeigte. Im Bereich der Kreuzung fuhr der Angeklagte ungebremst – das Herannahen des anderen Fahrzeugs konnte er wegen eines sichtbehindernden Bewuchses mit Büschen nicht sehen – in die rechte Seite des Pkw des Geschädigten. Dieser war aus der Gegenrichtung kommend bei Grünlicht losgefahren und im Begriff, vorfahrtsberechtigt die Fahrbahn des Angeklagten in Richtung der Autobahnauffahrt zu queren. Der Geschädigte erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen; der Angeklagte wurde nur leicht verletzt.

Der 4. Strafsenat hat das Urteil auf die Revision der Staatsanwaltschaft wegen eines Fehlers in der Beweiswürdigung aufgehoben, soweit der Angeklagte wegen des vorgenannten Geschehens verurteilt worden ist. Das Landgericht hat bei seiner Prüfung, ob der Angeklagte den Tod des Geschädigten bedingt vorsätzlich oder nur bewusst fahrlässig herbeiführte, zwar im Grundsatz zutreffend die dem Angeklagten bei einem Unfall drohende Gefahr für seine eigene körperliche Integrität als vorsatzkritischen Umstand in seine Betrachtung einbezogen, das diesem Umstand beigemessene hohe

Gewicht aber nicht ausreichend belegt. Das Landgericht ist von der Annahme ausgegangen, dass der Angeklagte bei einer Kollision – trotz des zu Recht herangezogenen Aspekts, dass er nicht angeschnallt war – „zwangsläufig“ auch seinen eigenen Tod billigend in Kauf genommen hätte. Die Urteilsgründe verhalten sich aber nicht dazu, welche konkreten Unfallszenarien der Angeklagte, der den Tod anderer als mögliche Folge seines Handelns nach den Feststellungen des Landgerichts erkannt hatte, vor Augen hatte. Da es eine generelle Regel, wonach bei Fahrzeugkollisionen die Risiken für die Insassen der am Unfall beteiligten Fahrzeuge nahezu gleichmäßig verteilt sind und deshalb die Inkaufnahme tödlicher Folgen für Insassen im unfallgegnerischen Fahrzeug notwendig auch die Billigung eines gleichgelagerten Eigenrisikos zur Folge hat, in dieser Allgemeinheit nicht gibt, hätte dieser Gesichtspunkt der weiteren Begründung bedurft.

Ein darüber hinaus vorliegender Rechtsfehler bei der Strafzumessung, der sich auch zum Nachteil des Angeklagten ausgewirkt haben kann, hat zu einem Teilerfolg der Revision des Angeklagten geführt.

Vorinstanz:

Landgericht Frankfurt am Main – Urteil vom 1. Dezember 2016 – 5/8 Kls 4690 Js 215349/15 (1/16)

Oberlandesgericht Stuttgart zur Haftungsquote bei einem Verkehrsunfall zwischen einem Feuerwehrfahrzeug und einem Pkw

Datum: 30.01.2018

Der 12. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Stuttgart unter Vorsitz des Vorsitzenden Richters am Oberlandesgericht Ulrich Groß hat mit einem heute verkündeten Berufungsurteil in einem Zivilrechtsstreit wegen eines Verkehrsunfalls am 29. Mai 2016 zwischen einem Feuerwehrfahrzeug und einem Pkw das erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Ellwangen (Jagst) teilweise abgeändert.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Das bei der Beklagten haftpflichtversicherte Feuerwehrfahrzeug der freiwilligen Feuerwehr einer Umlandgemeinde hatte seinerzeit den Auftrag, wegen einer akuten Hochwasserlage Sandsäcke zu einem Sammeldepot in Steinheim am Altbuch/Kreis Heidenheim zu transportieren. Entsprechend der Anordnung des Einsatzleiters, mit Blaulicht und Martins-

horn zu fahren, überholte das Feuerwehrfahrzeug innerorts den klägerischen Pkw, der am rechten Straßenrand angehalten hatte. Wenige Meter danach hielt der Fahrer des Feuerwehrfahrzeugs am linken Straßenrand an, um einen dort stehenden Feuerwehrkollegen nach dem schnellsten Weg zum Sammeldepot zu fragen. Wegen der besseren Verständigung schaltete er das Martinshorn aus, nicht aber das Blaulicht. Nach kurzem Zuwarten fuhr der Fahrer des klägerischen Pkw langsam rechts an dem Feuerwehrfahrzeug vorbei. Als er an diesem fast vorbei war, fuhr das Feuerwehrfahrzeug wieder los und zog zur Mitte der Fahrbahn, worauf die Fahrzeuge kollidierten. Der Fahrer des Feuerwehrfahrzeugs hatte dabei weder das Martinshorn eingeschaltet noch den rechten Blinker gesetzt. Er hatte beim Anfahren auch den rechts an ihm vorbeifahrenden Pkw übersehen. Der Kläger hat gegenüber der beklagten Versicherung den Schaden in Höhe von rund 6.400,- € an seinem Pkw eingeklagt.

Nach der Entscheidung des Oberlandesgerichts kann der Kläger von der beklagten Versicherung zwei Drittel des ihm entstandenen Schadens ersetzt verlangen. Es ist hierbei von einem überwiegenden Verschulden des Fahrers des Feuerwehrfahrzeugs ausgegangen.

Angesichts der akuten Hochwasserlage habe es sich beim Transport der Sandsäcke um eine Hilfeleistung bei einem öffentlichen Notstand gehandelt. Das Feuerwehrfahrzeug habe deswegen Sonderrechte nach § 35 Abs. 1 Straßenverkehrsverordnung in Anspruch nehmen dürfen. Hierbei sei das Feuerwehrfahrzeug aber nur insoweit von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit gewesen, als dies zur Erfüllung der vorliegenden Aufgabe dringend geboten gewesen sei. Danach habe das Feuerwehrfahrzeug zwar auf der linken Fahrbahnseite anhalten dürfen, was normalen Fahrzeugen nur in Einbahnstraßen oder dann gestattet sei, wenn auf der rechten Seite Schienen liegen (§ 12 Abs. 4 Satz 4 StVO). Vor dem Anfahren hätte der Fahrer des Feuerwehrfahrzeugs aber das Martinshorn einschalten, den Blinker betätigen und kurz zuwarten müssen, damit sich der Verkehr auf eine Fortsetzung der Einsatzfahrt einstellen kann. Der Fahrer hätte sich vor der Weiterfahrt auch vergewissern müssen, dass er den rechten Straßenbereich gefahrlos befahren kann und sich dort keine Fahrzeuge befinden. Diese Maßnahmen hätten zu keiner wesentlichen Verzögerung geführt und deswegen trotz der Dringlichkeit der Einsatzfahrt durchgeführt werden müssen, zumal derjenige, der Sonderrechte in Anspruch nehme, zu besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht verpflichtet sei.

Der Fahrer des klägerischen PKW habe erkannt, dass sich der Fahrer des Feuerwehrfahrzeugs bei fortdauernd eingeschaltetem Blaulicht mit einem am linken Straßenrand stehenden Passanten unterhalten habe. Der PKW-Fahrer habe deswegen nicht davon ausgehen dürfen, dass die Einsatzfahrt des Feuerwehrfahrzeugs mit dem Anhalten am linken Fahrbahnrand beendet gewesen sei. Er hätte sich vielmehr vergewissern müssen, dass das Feuerwehrfahrzeug die Eilfahrt nicht kurzfristig fortsetzt. Die Abwägung der Verschuldensbeiträge hat den Senat dazu bewogen, das mit der Berufung angegriffene Urteil des Landgerichts Ellwangen abzuändern, das von einem überwiegenden Verschulden des Fahrers des Pkw aus-

gegangen war.

Die Revision gegen das Urteil wurde nicht zugelassen. Wegen der geringen Höhe des Streitwerts können die Parteien gegen die Nichtzulassung keine Beschwerde beim Bundesgerichtshof einlegen.

Aktenzeichen:

12 U 155/17 – Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 30. Januar 2018

3 O 77/17 – Landgericht Ellwangen (Jagst) – Urteil vom 18. August 2018

Relevante Normen:

Straßenverkehrs-Ordnung

§ 10 Einfahren und Anfahren

¹ Wer aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1 und 242.2), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen

325.1 und 325.2) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. ² Die Absicht einzufahren oder anzufahren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. ³

§ 12 Halten und Parken

Abs. 4 Satz 4 Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden.

§ 35 Sonderrechte

Abs. 1 Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

Der vorsätzliche Eingriff in den Straßenverkehr zur Verdeckung einer Straftat als Tateinheit

StGB § 69, § 69a, § 224 Abs. 1 Nr. 2, 4, § 315 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b, § 315b Abs. 1 Nr. 3, § 315b Abs. 3

Maßgebend für die Rechtmäßigkeit einer Maßnahme nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG sind die im Fahrerlaubnisregister eingetragenen und der Fahrerlaubnisbehörde vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Eintragungen im Fahreignungsregister.

BGH Beschl. v. 19.12.2017 – 4 StR 483/17 (LG Duisburg)

■ Aus den Gründen:

Das Landgericht hat den Angeklagten „wegen vorsätzlichen Eingriffs in den Straßenverkehr zur Verdeckung einer Straftat, tateinheitlich begangen mit vierfacher vorsätzlicher Körperverletzung“, zu der Freiheitsstrafe von sechs Jahren verurteilt und Maßnahmen nach den §§ 69, 69a StGB angeordnet. Ferner hat es eine Adhäsionsentscheidung getroffen. Gegen seine Verurteilung wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die Verletzung materiellen Rechts gestützten Revision. Das Rechtsmittel hat Erfolg.

I. Vor dem Hintergrund familiärer Auseinandersetzungen kam es am 29. Mai 2016 am C. in O. zu einem Treffen zwischen dem Angeklagten, der sich in Begleitung seines Bruders V. S., S. S. und V. T. befand, einerseits, und T. T., dem Partner der Cousine des Angeklagten, andererseits. Zunächst erschien die Gruppe um den Angeklagten in einem von V. T. gefahrenen VW Transporter, den dieser im Parkhaus 2 parkte. Anschließend erschien T. T. in Begleitung seines Mieters mit seinem Pkw der Marke BMW, Modell 535d. Man traf noch im Parkhaus aufeinander, ging hinaus und überquerte den dortigen Wendehammer in Richtung eines Restaurants. Der Bruder des Angeklagten begann plötzlich, T. T. mit den Fäusten zu schlagen. Auch der Angeklagte und S. S. schlugen auf T. T. ein, der daraufhin zu Boden ging. Einer der Angreifer trat ihm auch mit den Füßen gegen den Körper. Nachdem A. L., ein Security-Mitarbeiter des C., sich über T. T. warf und die weiterhin ausgeführten Schläge und Tritte abfing, ließen der Angeklagte, V. S. und S. S. von ihrem Opfer ab. Sie flüchteten ins Parkhaus 2 zu dem dort abgestellten VW Transporter, in dem als Fahrer V. T. zurückgeblieben war. Der Angeklagte montierte zunächst das vordere und das hintere Kennzeichen des Transporters ab, „um so eine Identifizierung des Fahrzeugs und damit der an der körperlichen Auseinandersetzung mit T. T. Beteiligten zu verhindern“ (UA 11). Der anschließende Versuch, das Parkhaus durch die Einfahrt zu verlassen, scheiterte, weil A. L. diese inzwischen mit einem Dienstwagen blockiert hatte. T. T. hatte sich zwischenzeitlich

zu seinem Fahrzeug begeben und wollte die Angreifer ebenfalls an der Flucht hindern. Deshalb stellte er sein Fahrzeug hinter den VW Transporter. A. L. kam hinzu, öffnete die Fahrtür des Transporters und zwang V. T., das Fahrzeug zu verlassen; er legte ihm Handschellen an und zog den Zündschlüssel ab.

Der Angeklagte lief auf den hinter dem Transporter mit laufendem Motor stehenden BMW zu, welchen T. T. aus Angst hektisch verließ; er rannte in Richtung des Sicherheitsmitarbeiters A. L. und seines inzwischen hinzugeeilten Kollegen P. D. Der Angeklagte setzte sich ans Steuer des BMW und verließ rückwärtsfahrend das Parkhaus 2 über die Ausfahrt, wobei er eine dort inzwischen als Sperre abgestellte Mülltonne beiseite rammte. In dem sich anschließenden Wendehammer brachte er das Fahrzeug in eine nahezu parallel zur Längsachse der Fahrbahn verlaufende Position an dem in seine Fahrtrichtung gesehen äußersten linken Fahrbahnrand. Er fuhr sodann auf der linken Seite der zweispurigen Zufahrtsstraße zum Parkhaus mit einer Beschleunigung von 5,03 m/s² an, somit nahezu mit Maximalbeschleunigung. Er sah, dass A. L. und P. D. auf die von ihm genutzte Fahrspur liefen. D. gab durch Ausstrecken seiner Hand deutliche Anhaltesignale. Auch zwei dort an einer Arbeitsbühne, einem sogenannten Steiger, arbeitende Techniker, J. K. und T. Kl., nahm er wahr. Kl. befand sich zu dieser Zeit in der Mitte des durch den Angeklagten genutzten Fahrstreifens, J. K. lief an der Mittellinie der Fahrbahn entlang.

„Da der Angeklagte seine Mittäterschaft an der zuvor zu Lasten des T. T. begangenen gemeinschaftlichen Körperverletzung zu verdecken beabsichtigte“ (UA 12), beschleunigte er gleichwohl das Fahrzeug, wobei er davon ausging, dass es den vier Personen gelingen würde, eine Kollision dadurch zu vermeiden, dass sie zur Seite springen würden. Dass sie sich bei einem solchen Sprung möglicherweise infolge eines unglücklichen Aufkommens auf der Fahrbahn (nicht tödliche) Verletzungen zuziehen könnten, nahm er billigend in Kauf.

Der durch den Angeklagten geführte BMW erreichte nach etwa 16 m eine Geschwindigkeit von ca. 45 km/h. Auf der nun folgenden, noch etwa 25 m messenden Strecke bis zum Kollisionsort beschleunigte der Angeklagte das Fahrzeug zunächst noch weiter, nahm dann jedoch den Fuß vom Gaspedal. J. K. bewegte sich in Verkennung der Gefahrenlage entgegen der ursprünglichen Annahme des Angeklagten weiter nach links; er stand nun leicht schräg versetzt hinter T. Kl. Nach einer Fahrtdauer von 3,001 s (gerechnet ab der Anfahrposition) realisierte der Angeklagte, dass es nunmehr keiner der vier Personen noch gelingen würde, rechtzeitig zur Seite zu springen. Zu diesem Zeitpunkt hatte er keine Möglichkeit mehr, das Fahrzeug vor einer Kollision zum Stillstand zu bringen. Daher bremste er das Fahrzeug abrupt auf etwa 40 bis 45 km/h ab, lenkte es ruckartig ein Stück weit nach rechts und versuchte auf diese Weise, durch eine zwischen den Security-Mitarbeitern einerseits und den Technikern andererseits befindliche Lücke von maximal 1,50 m Breite hindurchzufahren, was aufgrund der deutlich größeren Abmessungen

des BMW (2,10 m über Außenspiegel) vorhersehbar nicht gelingen konnte. L. und D. wurden vom linken Seitenteil des BMW, Kl. und K. – zeitlich unmittelbar aufeinanderfolgend – von der rechten Frontseite des BMW auf Höhe des rechten Scheinwerfers erfasst. Kl. gelang es, trotz der Kollision, das Gleichgewicht zu halten und aufrecht stehen zu bleiben; D. und L. wurden vom Fahrzeug zu Boden geschleudert. K. wurde auf die Motorhaube des Fahrzeugs aufgeladen, wobei er sich durch den hierdurch erzeugten Schwung nach rechts um seine Körperachse drehte, bis er sich „in Rückenlage“ in der Luft befand. Sodann wurde er vom Fahrzeug weg durch die Luft in Richtung des rechten Fahrbahnrandes geworfen; er stürzte schließlich dort zu Boden, wobei er mit seinem Kopf nur knapp einen Metallpfosten am rechten Fahrbahnrand verfehlte. Der Angeklagte setzte seine Fahrt trotz Wahrnehmung der Kollision zunächst fort, hielt dann aber alsbald nach Durchfahren einer Unterführung an und flüchtete.

Alle vier Personen erlitten „durch die Kollision“ (UA 15, 16) Verletzungen unterschiedlichen Schweregrades. Die schwersten Verletzungen erlitt J. K. mit einer Ruptur sowohl des Innenbandes als auch des äußeren Kreuzbandes im linken Knie sowie eine Gelenksprengung der linken Schulter verbunden mit einer Ruptur von drei Bändern am Eckgelenk. Zudem erlitt er eine Prellung dreier Finger sowie eine Abspaltung in den entsprechenden Gelenken. In der Folge bildete sich ein dauerhafter Hochstand des linken Schlüsselbeins aus. Er ist in der Bewegungsfähigkeit der Arme und des linken Beins dauerhaft eingeschränkt.

II. Die Annahme des Landgerichts, der Angeklagte habe tateinheitlich einen vorsätzlichen Eingriff in den Straßenverkehr zur Verdeckung einer Straftat gemäß § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3 i.V.m. § 315 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b StGB begangen, hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand; der Bejahung der Qualifikation haftet ein durchgreifender Erörterungsmangel an.

Verdeckungsabsicht im Sinne des § 315 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b StGB setzt voraus, dass die konkrete Handlung des Täters das Mittel zur Verdeckung der Tat ist. Es genügt nicht, dass der Täter einen zeitlichen Vorsprung erhalten will, um fliehen zu können (BGH, Beschluss vom 24. Oktober 1984 – 2 StR 614/84, NStZ 1985, 166). Ein Täter, der sich in erster Linie der Festnahme entziehen will, will „weder Tat noch Täterschaft“ zudecken (BGH, Beschluss vom 26. November 1990 – 5 StR 480/90, NJW 1991, 1189 mwN). Die Verdeckung einer Straftat scheidet insbesondere dann aus, wenn diese bereits vollständig aufgedeckt ist und der Täter dies weiß (BGH, Urteile vom 7. Juni 2017 – 2 StR 474/16, und vom 1. Februar 2005 – 1 StR 327/04, BGHSt 50, 11, 14, jew. m.w.N.).

Vor dem Hintergrund dieser in der Rechtsprechung anerkannten und hier naheliegenden Fallgruppen lässt das Urteil eine nähere Erörterung der Umstände des Einzelfalls vermischen: Nach den bisher getroffenen Feststellungen war der Fahrer des Transporters, V. T., von A. L. festgenommen und mit Handschellen fixiert worden. Das Opfer der gefährlichen Körperverletzung nach § 224 Abs. 1 Nr. 4 StGB, T. T., lief zu

den Security-Mitarbeitern. Nicht nur, dass beide den Angeklagten kannten; sie hatten auch Kenntnis von seiner Beteiligung an der Tat, die bereits deshalb durch Flucht allein nicht mehr verdeckt werden konnte. Hinzu kommt, dass auch der später Geschädigte L. die Tat entdeckt hatte, der Angeklagte aber ausweislich der Feststellungen nicht die Absicht verfolgte, diesen auf seiner Fluchtfahrt zu töten. Das angefochtene Urteil erörtert nicht die naheliegende Frage, auf Grundlage welcher Vorstellungen der Angeklagte unter diesen Umständen geglaubt haben könnte, er könne durch Flucht eine günstige Beweisposition aufrechterhalten oder seine Lage sonst verbessern (vgl. BGH, Beschluss vom 7. Juni 2017, a.a.O.). Soweit das Landgericht diesen Schluss darauf stützt, der Angeklagte habe vor dem ersten Fluchtversuch mit dem VW Transporter die Kennzeichen dieses Fahrzeugs abmontiert, übersieht es, dass die Festnahme des V. T. danach erfolgte. Weshalb der Angeklagte auch nach diesem Zeitpunkt noch davon ausgegangen sein konnte, die genauen Tatumstände seien noch nicht in einem die Strafverfolgung sicherstellenden Umfang aufgedeckt, hätte der Erörterung in einer lückenlosen Gesamtschau in den Urteilsgründen bedurft.

III. Wegen der tateinheitlichen Verurteilung ist damit auch der Schuldspruch wegen „vierfacher vorsätzlicher Körperverletzung“ aufzuheben (vgl. KK-StPO/ Gericke, 7. Aufl., § 353 Rn. 12). Das nunmehr zur Entscheidung berufene Schwurgericht wird den Sachverhalt auch unter dem Gesichtspunkt der gefährlichen Körperverletzung gemäß § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB zu prüfen haben; das Verschlechterungsverbot gemäß § 358 Abs. 2 Satz 1 StPO steht dem nicht entgegen (vgl. Franke in Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl., § 358 Rn. 18). Jedenfalls die Verletzungen von T. Kl., der nicht zu Sturz kam, und J. K. sind nach den bisher getroffenen Feststellungen ersichtlich unmittelbar durch die Kollision mit dem vom Angeklagten gefahrenen BMW verursacht worden (vgl. dazu BGH, Beschluss vom 21. November 2017 – 4 StR 488/17).

Die Adhäsionsentscheidung wird von der Aufhebung nicht erfasst. Über die Aufhebung oder Änderung der Adhäsionsentscheidung hat der neue Tatrichter gemäß § 406a Abs. 3 StPO auf der Grundlage des Ergebnisses der neuen Hauptverhandlung zu befinden (BGH, Urteil vom 28. November 2007 – 2 StR 477/07, BGHSt 52, 96, 97; Beschluss vom 31. August 2016 – 4 StR 340/16, NStZ 2017, 282, 284).

IV. Abweichend vom Antrag des Generalbundesanwalts verweist der Senat die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an eine andere als Schwurgericht zuständige Strafkammer des Landgerichts zurück. Er kann nicht sicher ausschließen, dass der nunmehr zur Entscheidung berufene Tatrichter – anders als im angefochtenen Urteil – Tötungsvorsatz annimmt, gegebenenfalls auch im Zeitpunkt des Wegfahrens vom Kollisionsort (Tötung durch Unterlassen).

Erforderlichkeit der Anmietung eines Mietwagens nach einem Verkehrsunfall

BGB § 249, § 823 Abs. 1, StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1, VVG § 115

1. Bei einer geringen Fahrleistung kann die Anmietung eines Ersatzwagens nicht erforderlich sein.
2. Wenn die Anmietung eines Ersatzwagens nicht erforderlich war, steht dem Geschädigten regelmäßig eine Nutzungsausfallentschädigung zu. (amtl. Leitsätze)

OLG Hamm Ur. v. 23.1.2018 – 7 U 46/17

■ Aus den Gründen:

Die Berufung ist zulässig, aber nur teilweise begründet.

I. Der Anspruch des Klägers auf 100%igen Ersatz seiner unfallbedingten Schäden gegen die Beklagten gem. §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB i.V.m. § 115 VVG ist zwischen den Parteien in der Berufungsinstanz nicht mehr im Streit.

1. Der Kläger hat Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung i.H. von 115 €. Einen Anspruch auf Ersatz der Mietwagenkosten hat der Kläger nicht. Das Landgericht hat zutreffend die Anmietung eines Ersatzwagens nicht als erforderlich angesehen.

a. Soweit der Kläger mit der Berufung einen (angeblichen) Verstoß des Landgerichts gegen § 139 Abs. 2 ZPO geltend macht, dringt er damit nicht durch. Ob ein solcher Verstoß vorliegt, ist fraglich, weil die Beklagten auf die Problematik der Ersatzfähigkeit der Mietwagenkosten hingewiesen haben und der Kläger erkannt hat, dass hierzu Vortrag erforderlich ist. Selbst wenn unterstellt wird, dass das Landgericht darauf habe hinweisen müssen, wenn es den Vortrag für die Ersatzfähigkeit der Mietwagenkosten nicht für ausreichend erachten würde, wäre dieser – unterstellte – Verfahrensverstoß unbeachtlich. Denn der Kläger macht in Kenntnis des Urteils keine ergänzenden Ausführungen. Er beschränkt sich ausschließlich auf die Bezugnahme auf den bereits erstinstanzlich eingereichten Schriftsatz vom 29.09.2016.

b. Nach gefestigter ober- und höchstrichterlicher Rechtsprechung (z.B. BGH, Urteil vom 19. April 2005 – VI ZR 37/04 –, BGHZ 163, 19–26; OLG Hamm Urteil vom 18.03.2016 – I 9 U 142/15 juris; NZV 2016, 336), der der Senat folgt, kann der Geschädigte vom Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer nach § 249 Abs. 2 S.1 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur den Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf. Der Geschädigte ist hierbei nach dem aus dem

Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen.

Gegen die Erforderlichkeit der Anmietung eines Mietwagens spricht das den Kläger treffende Wirtschaftlichkeitsgebot. Im Einzelnen:

aa. Das Fahrzeug war nach dem Unfall unstreitig fahrbereit. Der Mietwagen wurde am 22.02.2016 schon vor der Einholung eines Sachverständigengutachtens in Anspruch genommen. Die Beauftragung des Sachverständigen erfolgte erst am 22.02.2016 gegen 16.30 h. Der Wagen wurde dann am 23.02.2016 besichtigt. Das Gutachten wurde erst am 24.02.2016 erstellt. Wann genau mit der Reparatur des Wagens begonnen wurde, konnte auch im Rahmen des Senatstermins am 23.01.2018 nicht endgültig geklärt werden. Durch das Schadensgutachten wurde eine Reparaturfreigabe nicht erteilt.

In Übereinstimmung mit dem vorgerichtlich beauftragten Schadensgutachter geht der Senat von einer tatsächlichen Reparaturdauer von 5 Tagen aus. Da der Pkw fahrbereit war, konnte diese Reparatur geplant werden und wurde auch geplant. Eine längere tatsächliche Reparaturdauer kann nicht festgestellt werden. Die in der Klageschrift aufgestellte Behauptung, die Reparatur des Pkw des Klägers habe 11 Tage gedauert, ist durch das vom Kläger vorgelegte Schadensgutachten widerlegt. Den diesbezüglichen Erörterungen im Senatstermin am 23.01.2018 ist der Klägervertreter nicht entgegengetreten.

Gegen die Annahme, dass die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs maximal nur an 5 Tagen erforderlich war, spricht nicht das sog. Prognoserisiko. Der Senat verkennt nicht, dass bei der Instandsetzung eines beschädigten Kraftfahrzeugs der Schädiger als Herstellungsaufwand nach § 249 S. 2 BGB grundsätzlich auch die Mehrkosten schuldet, die ohne eigene Schuld des Geschädigten die von ihm beauftragte Werkstatt infolge unwirtschaftlicher oder unsachgemäßer Maßnahmen verursacht hat. Die Werkstatt ist nicht Erfüllungsgelhilfe des Geschädigten (st. Rspr. BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 – VI ZR 42/73 –, BGHZ 63, 182–189). Der Schädiger trägt das sog. Prognoserisiko. Vorliegend geht es nicht um die Zurechnung eines Verschuldens der Werkstatt. Der Kläger hat vielmehr nach den Erklärungen seines Prozessbevollmächtigten im Senatstermin vom 23.01.2018 die Schadensabwicklung vollständig aus der Hand gegeben. Er hat damit gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot verstoßen.

bb. Hinzu kommt, dass der Kläger in 11 Tagen nur 239 Kilometer gefahren ist. Eine Fahrtstrecke von ca. 65 km entfällt hierbei auf die Strecke vom Wohnort des Klägers (M Str. #, in C) bis zum Autohaus N2 GmbH (I Str. ...- ... in ... M2). Sofern diese Strecke, die der Senat anhand des Routenplaners googlemaps berechnet hat, herausgerechnet wird, ist der Kläger nur ca. 16 km pro Tag gefahren. Es ist dem Kläger zwar grund-

sätzlich unbenommen, eine Werkstatt seiner Wahl mit der Schadensbeseitigung zu beauftragen. Die Grenze ist aber die ihm obliegende Schadensminderungspflicht. Warum der Kläger keine Werkstatt in C aufgesucht hat, konnte im Senatstermin vom 23.01.2018 nicht geklärt werden.

Der Senat geht davon aus, dass ein tägliches Fahrbedürfnis von weniger als 20 km am Tag einen Anhaltspunkt für einen Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht darstellt (ebenso OLG München, Urteil vom 17. März 1992 – 5 U 6062/91 –, juris, NZV 1992, 362; ähnlich OLG Hamm, Urteil vom 21. Mai 2001 – 6 U 243/00 –, juris, NZV 2002, 82 bei 178 km in 16 Tagen). Allein die tatsächliche Fahrtstrecke ist zwar nicht entscheidend. Es ist anerkannt, dass kein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht vorliegt, wenn der Geschädigte – vorliegend der Kläger – auf die ständige Verfügbarkeit eines KFZ angewiesen gewesen wäre (vgl. BGH, Urteil vom 5. Februar 2013 – VI ZR 290/11 – juris, NJW 2013, 1149, Burmann, jurisPR-VerKR 8/2013 Anm. 1) oder der Fahrbedarf nicht voraussehbar war (Frey mann/Rüßmann in: Frey mann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 249 BGB Rn. 175). Der insoweit sekundär darlegungsverpflichtete Kläger hat zu diesen Gesichtspunkten aber nichts vorgetragen. Er hat nur vorgetragen, dass ein Taxi für jede Fahrt telefonisch bestellt werden müsse. Dies reicht aber nicht für die Annahme aus, dass der Kläger auf die ständige Verfügbarkeit eines Kfz angewiesen war. Allein das relativ hohe Alter des Klägers und seiner Frau begründen nicht, dass sie auf eine ständige Verfügbarkeit eines Kfz angewiesen waren. Eine ständige Verfügbarkeit eines Pkw für den nicht mehr im Berufsleben stehenden Kläger war bei der vom Schadensgutachter für erforderlich gehaltenen Reparaturdauer von 4 bis 5 Arbeitstagen nicht unbedingt erforderlich.

Aufgrund des für den Kläger absehbaren deutlich unterdurchschnittlich geringen Fahrbedarfs hätte er vorab den Preis des Mietfahrzeugs überschlägig erfragen und eine überschlägige Gegenüberstellung zu den voraussichtlichen Taxikosten vornehmen müssen. Dann hätte sich ihm aufdrängen müssen, dass die Mietwagenkosten von ca. 111 € pro Tag die voraussichtlichen Taxikosten um ein Mehrfaches übersteigen werden. Diese Überlegungen mussten sich für den Kläger auch deswegen aufdrängen, weil die geltend gemachten Mietwagenkosten über 1/4 der Reparaturkosten betragen.

Hinzu kommt, dass der Kläger bei der Reparatur – zulässig – unter Wahrung seines Integritätsinteresses im Rahmen der 130-%-Grenze seinen Wagen hat reparieren lassen. Der BGH (Urteil vom 15. Oktober 1991 – VI ZR 314/90 –, BGHZ 115, 364–374) hat insoweit ausgeführt, dass der Vergleich der Reparaturkosten mit dem Wiederbeschaffungswert seine Aussagekraft für die Berechtigung der Reparatur verlieren kann, wenn die Ausfallzeiten bei Reparatur und bei Wiederbeschaffung in einem krassen Missverhältnis zueinander stehen mit der Folge, dass die Kosten für einen vom Geschädigten in Anspruch genommenen Mietwagen bei Durchführung der Reparatur bedeutend höher liegen als bei einer Ersatzbeschaffung und im Vergleich der Gesamtkosten beider Wege der Restitution die

130-%-Grenze aus diesem Grund nennenswert überschritten wird. Ob ein solches krasses Missverhältnis vorliegt, kann offen bleiben. Die 130-%-Grenze beträgt vorliegend 5.070 € (130 % des Wiederbeschaffungswertes von 3.900 €). Durch die geltend gemachten Reparaturkosten von 4.306,85 € und die Mietwagenkosten von 1.229,41 € wird diese Grenze überschritten. Die Erwägungen des BGH, denen der Senat folgt, zeigen zumindest, dass der Kläger bei Ausnutzung der 130-%-Grenze vorliegend Anlass hatte, die Erforderlichkeit der Anmietung eines Ersatzwagens zu reflektieren.

In der Gesamtschau dieser Faktoren war die Anmietung eines Ersatzwagens durch den Kläger nicht erforderlich.

c. Dem Kläger steht aber ein Anspruch auf Zahlung von Nutzungsausfallschaden für 5 Tage zu je 23 €, d.h. von 115 €, zu. Nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 5. Februar 2013, VI ZR 290/11 –, juris, NZV 2013, 516) kann ein Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung demjenigen Geschädigten zustehen, der Ersatz für einen Mietwagen nicht beanspruchen kann. Dieser Anspruch kann auch konkludent hilfsweise geltend gemacht werden. Nach den Erörterungen im Senatstermin ist hiervon auszugehen. Bei 5 Tagen Reparaturdauer (vgl. o.) und einer unstreitigen Nutzungsausfallschaden pro Tag von 23 € ergibt dies 115 €.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 280 Abs. 1 und 2, 286, 288 Abs. 1 BGB.

II. Der Kläger hat zudem Anspruch auf Freistellung von weiteren Rechtsanwaltskosten.

Dem Anspruch des Geschädigten auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten ist im Verhältnis zum Schädiger grundsätzlich der Gegenstandswert zugrunde zu legen, der der berechtigten Schadensersatzforderung entspricht. Abzustellen ist dabei auf die letztlich festgestellte oder unstreitig gewordene Schadenshöhe (BGH, Urteil vom 5. Dezember 2017 – VI ZR 24/17 – juris; BGH Urteil vom 11. Juli 2017, VI ZR 90/17, VersR 2017, 1155 Rn. 19).

Aus den obigen Ausführungen zu Ziff. I. ergibt sich, dass der Kläger bei Beauftragung seines vorprozessual tätigen jetzigen Prozessbevollmächtigten insgesamt berechnete Ansprüche nach einem Gegenstandswert von bis zu 6.000 € hatte. Eine 1,3 Gebühr aus diesem Gegenstandswert beträgt 460,20 € netto. Zzgl. 20 € Auslagenpauschale ergibt dies 480,20 € netto und 571,44 € brutto. Zugesprochen wurden vom Landgericht 492,54 €. Die weiteren vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten, von denen die Beklagten den Kläger freistellen müssen, betragen mithin 78,90 €.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 708 Nr. 10 ZPO. Der Streitwert für die Berufungsinstanz wird auf 1.229,41 € festgesetzt.

Neufahrzeug Zug um Zug gegen Übereignung des Unfallfahrzeugs nach einem Verkehrsunfall

ZPO § 256, StVG § 7, BGB § 249

1. **Ist bei einem Verkehrsunfall ein Neufahrzeug erheblich beschädigt worden, kann der Geschädigte Klage auf Feststellung erheben, dass der Haftpflichtversicherer nach Erwerb eines äquivalenten Neufahrzeugs zur Erstattung der Kosten für die Anschaffung eines Neufahrzeugs verpflichtet ist.**
2. **Nutzt der Geschädigte das Unfallfahrzeug länger als sechs Monate, anstatt einen Neuwagen zu erwerben, ist sein besonderes Integritätsinteresse an einem Neuwagen im Regelfall widerlegt. In diese Regelfrist ist der Zeitraum der Schadensregulierung nicht einzubeziehen.**
3. **Für die Zeit der Schadensregulierung muss sich der Geschädigte keinen Abzug dafür anrechnen lassen, dass er das Unfallfahrzeug weiter genutzt hat. (amtl. Leitsätze)**

OLG Stuttgart Ur. v. 21.7.2017 – 2 U 136/17

■ Aus den Gründen:

A. Der Kläger verlangt vom beklagten Versicherer die Feststellung, dieser sei Zug um Zug gegen Übereignung des Unfallfahrzeugs zum Ersatz der Kosten für ein gleichwertiges Neufahrzeug verpflichtet.

I. Der Kläger erwarb am 12. Mai 2015 einen neuen Pkw VW Golf zum Preis von brutto 35.372,37 Euro unter Berücksichtigung eines Sonderrabattes für seine Zugehörigkeit zur Segelflug-Nationalmannschaft in Höhe von 20 %. Zehn Tage später, am 22. Mai 2015, wurde dieses Fahrzeug nach einer Laufleistung von 845 km bei einem Auffahrunfall beschädigt. Die Einstandspflicht der Beklagten für die Folgen des Verkehrsunfalls ist zwischen den Parteien dem Grunde nach unstrittig. Mit Anwaltsschreiben vom 15. Juni 2015 verlangte der Kläger die Erstattung der Kosten für ein äquivalentes Neufahrzeug. Am 21. August 2015 wies der Kläger durch ein weiteres Anwaltsschreiben darauf hin, dass ihm die finanziellen Mittel für die Anschaffung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeugs fehlten, und forderte die Beklagte „nochmals letztmalig“ auf, ihre Ersatzpflicht anzuerkennen (Anlage K 2). Zugleich bot er die Übereignung des Unfallfahrzeugs an und wies darauf hin, dass er den Sonderrabatt wegen seines bevorstehenden Ausscheidens aus der Nationalmannschaft nur noch bis September 2015 nutzen könne. Die Beklagte hat

vorgerichtlich lediglich auf die Reparaturkosten und die Wertminderung einen Betrag von 5.420,94 Euro geleistet.

Der Kläger beantragte in erster Instanz, soweit noch im Berufungsverfahren anhängig:

1. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger gegen Vorlage einer Originalrechnung den Rechnungsbetrag (bis zu einer maximalen Höhe des Listenpreises des Herstellers in Höhe von 41.547,39 Euro) für ein identisch ausgestattetes Fahrzeug VW Golf, welcher über den Betrag von 5.420,94 Euro hinausgeht, Zug um Zug gegen Übereignung des Pkw VW Golf Fahrzeugidentnr. (...) zu ersetzen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte mit der Annahme des Pkw VW Golf, Fahrzeugidentnr. (...) in Verzug befindet.
3. (betrifft Mietwagenkosten und Kosten für die Reparatur einer Anhängerkupplung)
4. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 940,57 Euro zu bezahlen.

Die Beklagte beantragte Klagabweisung.

Wegen des Vortrags der Parteien wird im Übrigen auf die Feststellungen des Landgerichts im angefochtenen Urteil verwiesen.

II. Das Landgericht hat, soweit der Streitgegenstand zur Überprüfung durch das Berufungsgericht gestellt wird, die Klageanträge Ziff. 1 und 2 voll zugesprochen sowie Rechtsanwaltskosten in Höhe von 708,52 Euro. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Feststellungsantrag sei zulässig, da dem Kläger erst dann ein Leistungsanspruch zustehe, wenn er ein fabrikneues Ersatzfahrzeug angeschafft habe. Die Klage sei auch begründet. Das Fahrzeug sei neuwertig, weil es zum Unfallzeitpunkt eine Laufleistung von weniger als 1.000 km gehabt habe. Zudem sei es erheblich beschädigt gewesen. Das gerichtlich eingeholte Sachverständigengutachten habe ergeben, dass mindestens das Heckblech und der Abschlussquerträger ausgetauscht und Neuteile eingeschweißt werden müssten. Beim Feststellungsantrag sei die Frage der Nutzungsentschädigung nicht erheblich. Der Annahmeverzug ergebe sich aus dem Anwaltsschreiben vom 21. August 2015. Die vorgerichtlichen Anwaltskosten seien aus einem Gegenstandswert von 28.909,16 Euro zzgl. Mietwagenkosten von 1.000,00 Euro zu berechnen, worauf bereits 650,34 Euro geleistet worden seien. Wegen der weiteren Begründung wird auf das landgerichtliche Urteil verwiesen.

III. Gegen das am 27. Juli 2017 zugestellte Urteil des Landgerichts vom 21. Juli 2017 legte die Beklagte zusammen mit der Begründung am 18. August 2017 Berufung ein. Die Beklagte ist der Auffassung, die Feststellungsklage sei weder zulässig noch begründet. Dem Kläger fehle das Rechtsschutzbedürfnis. Für die Betätigung des Integritätsinteresses seien zeitliche Grenzen zu fordern. Das Landgericht habe

sich nicht damit auseinandergesetzt, dass seit dem Unfall bereits mehr als zwei Jahre vergangen seien, ohne dass sich der Kläger ein Ersatzfahrzeug beschafft habe. Der Kläger nutze das Fahrzeug weiter. Am 15. Juli 2016 habe es bereits eine Laufleistung von 18.500 km gehabt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sei eine Abrechnung auf Neuwagenbasis nur im Fall des Nachweises einer Ersatzbeschaffung möglich. Weiter sei dem Kläger ein Mitverschulden anzulasten, weil er die Gelegenheit ausgelassen habe, über seinen Sportverband einen Rabatt von 20 % zu beziehen. Schließlich hätte das Landgericht eine Nutzungsentschädigung anrechnen müssen.

Die Beklagte beantragt, auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Rottweil vom 21.07.2017 – Az. 4 O 85/15 – in den Ziffern 1, 2 und 4 sowie hinsichtlich der Kostenentscheidung aufgehoben und wie folgt abgeändert: Die Klage wird, soweit das Urteil angefochten worden ist, abgewiesen.

Der Kläger beantragt, die Berufung zu verwerfen.

Er verteidigt das landgerichtliche Urteil als zutreffend und weist darauf hin, dass er wegen der vorgerichtlichen Weigerung der Beklagten zur Anerkennung ihrer Ersatzpflicht gezwungen gewesen sei, das Unfallfahrzeug zu Beweissicherungszwecken vorzuhalten. Gleichzeitig wäre er nach der Rechtsauffassung der Beklagten verpflichtet gewesen, ein Ersatzfahrzeug zu beschaffen, was weder finanziell möglich noch zumutbar gewesen sei. Ohne die Möglichkeit einer Feststellungsklage würde das wirtschaftliche Risiko auf ihn als Geschädigten verlagert.

Wegen des weiteren Vortrags der Parteien wird auf die Niederschrift der mündlichen Verhandlung sowie die gewechselten Schriftsätze Bezug genommen.

B. Die Berufung ist weit überwiegend unbegründet.

I. Entgegen der Auffassung der Beklagten ist die Feststellungsklage nicht nur hinsichtlich des eingetretenen Annahmeverzugs zu Antrags Ziff. 2, sondern auch hinsichtlich des Antrags Ziff. 1 zulässig.

Nach § 256 Absatz 1 ZPO kann auf Feststellung des Bestehens eines Rechtsverhältnisses Klage erhoben werden, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse daran hat, dass das Rechtsverhältnis durch richterliche Entscheidung alsbald festgestellt werde.

1. Zwischen den Parteien soll das Bestehen eines Rechtsverhältnisses im Sinne dieser Bestimmung festgestellt werden.

a) Damit sind die aus einem konkreten Lebenssachverhalt entstandenen Rechtsbeziehungen von Personen zu Personen oder von Personen zu Sachen gemeint (BGH, Urteil vom 5. Mai 2011 – VII ZR 179/10, juris Rn. 19). Ein Antrag auf Feststellung von Schadensersatzansprüchen dem Grunde nach ist nach allgemeiner Auffassung ein zulässiges Rechts-

schutzziel (BGH, Urteil vom 27. März 2015 – V ZR 296/13, juris Rn. 8). Im vorliegenden Fall begehrt der Kläger aus § 7 Absatz 1 StVG i.V.m. § 115 Absatz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG zwar nicht die Feststellung, dass die Beklagte aus dem Verkehrsunfall dem Grunde nach verpflichtet ist, allgemein Schadensersatz zu leisten. Vielmehr soll die Schadensersatzpflicht lediglich im Hinblick auf eine bestimmte Schadensposition festgestellt werden, nämlich der für die Anschaffung eines äquivalenten Neufahrzeugs erforderliche Betrag gegen Übereignung des Unfallfahrzeugs.

Dies steht der Statthaftigkeit einer Feststellungsklage jedoch nicht entgegen. Zulässiger Gegenstand einer Feststellungsklage können auch einzelne sich aus einem Rechtsverhältnis ergebende Rechte und Pflichten sein, nicht aber bloße Elemente oder Vorfragen eines Rechtsverhältnisses, reine Tatsachen oder etwa die Wirksamkeit von Willenserklärungen oder die Rechtswidrigkeit eines Verhaltens (BGH, Urteil vom 19. April 2000 – XII ZR 332/97, juris Rn. 12). Eine Gegenausnahme bildet wiederum der Fall, dass – wie im Antrag Nr. 2 – zusammen mit einer Verurteilung zu einer Leistung Zug um Zug gegen eine Gegenleistung festgestellt werden soll, dass der Beklagte mit der Gegenleistung im Annahmeverzug ist (vgl. BGH, Urteil vom 31. Mai 2000 – XII ZR 41/98, juris Rn. 23).

b) Unter den Begriff der feststellungsfähigen Rechtsverhältnisse fallen auch diejenigen Beziehungen, die aus einem bereits vorhandenen Rechtsverhältnis künftig als Rechtsfolge erwachsen, so dass etwa auch bedingte oder betagte Beziehungen die Grundlage einer Feststellungsklage bilden können (BGH, Urteil vom 19. November 2014 – VIII ZR 79/14, juris Rn. 26; BGH, Urteil vom 3. Dezember 1951 – III ZR 119/51, juris Rn. 4). Ein feststellungsfähiges Rechtsverhältnis liegt daher auch vor, wenn eine Verbindlichkeit noch nicht entstanden, aber für ihren späteren Eintritt der Grund in der Art gelegt ist, dass die Entstehung der Verbindlichkeit nur von dem Eintritt weiterer Umstände oder dem Zeitablauf abhängt (BGH, Urteil vom 25. Oktober 2004 – II ZR 413/02, juris Rn. 8). Mithin genügt es, wenn schon zur Zeit der Klageerhebung wenigstens die Grundlage bestimmter Ansprüche gelegt ist (BGH, Urteil vom 8. Februar 2006 – IV ZR 131/05, juris Rn. 14).

Dies ist vorliegend der Fall, denn nach dem rechtlichen und tatsächlichen Vortrag des Klägers hängt die Ersatzpflicht der Beklagten für die bereits entstandene Schadensposition nur noch von dem künftigen Umstand eines von ihm durchzuführenden Ersatzkaufes ab. Der Kläger beruft sich darauf, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung die Kosten für die Beschaffung eines gleichwertigen Neufahrzeugs zu erstatten sind, wenn das Unfallfahrzeug noch fabrikneu war, es bei dem Unfall erheblich beschädigt wurde und der Geschädigte ein Ersatzfahrzeug erwirbt (BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 18, 20, 23).

2. Der Kläger hat auch ein berechtigtes Interesse an einer alsbaldigen Feststellung des Rechtsverhältnisses. Ihm fehlt entgegen der Auffassung der Beklagten nicht das allgemeine Rechtsschutzbedürfnis.

a) Ein berechtigtes Feststellungsinteresse ist gegeben, wenn dem Recht oder der Rechtslage des Klägers eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit droht und wenn das erstrebte Urteil geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen (BGH, Urteil vom 13. Januar 2010 – VIII ZR 351/08, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 19. November 2014 – VIII ZR 79/14, juris Rn. 29; BGH, Urteil vom 28. September 1999 – VI ZR 195/98, juris Rn. 17). Bei einer behauptenden Feststellungsklage liegt eine solche Gefährdung in der Regel schon darin, dass die Beklagte – wie hier – das Recht des Klägers ernstlich bestreitet (vgl. BGH, Urteil vom 7. Februar 1986 – V ZR 201/84, juris Rn. 12).

b) Das Feststellungsinteresse kann nicht unter dem Gesichtspunkt verneint werden, dem Kläger wäre eine Leistungsklage möglich.

aa) Zwar steht eine solche Möglichkeit der allgemeinen Feststellungsklage regelmäßig entgegen (BGH, Beschluss vom 4. April 1952 – III ZA 20/52, juris Rn. 3). Dem Kläger ist vorliegend jedoch kein anderer Weg eröffnet, sein Klageziel zu erreichen. Solange er noch kein Ersatzfahrzeug erworben hat, fehlt es an einer Anspruchsvoraussetzung für die geltend gemachte Neupreisschädigung, so dass eine Leistungsklage als derzeit unbegründet abzuweisen wäre (BGH, Urteil vom 09. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 27).

Schon wegen Fehlens einer Anspruchsgrundlage kommt auch die in der Literatur vorgeschlagene Erhebung einer Vorschussklage nicht in Betracht (vgl. den Vorschlag von Huber, *VersR* 2009, 1336 [1339]; a.A. Diehl *ZfSch* 2010, 22 ff; Hirsch *LMK* 2009, 287588), ungeachtet dessen, dass eine solche im Deliktsrecht grundsätzlich nicht möglich (BGH, Urteil vom 25. Oktober 1996 – V ZR 158/95, juris Rn. 8; OLG Brandenburg, Urteil vom 25. Februar 2010 – 5 U 148/08, juris Rn. 42) und wegen des Anspruchs auf Freistellung von einer Verbindlichkeit und der zusätzlichen Möglichkeit, nach einer Fristsetzung zur Naturalrestitution Entschädigung in Geld verlangen zu können (§ 250 Satz 2 BGB), im Allgemeinen auch nicht erforderlich ist. Fehlt es aber an einer anderweitigen Klagemöglichkeit, wäre der Kläger mit der Rechtsansicht der Beklagten rechtlos gestellt. Nach seinen Angaben ist er aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, einen Ersatzkauf zu finanzieren. Dieser Umstand kann ihm nicht den Weg zur Möglichkeit der Neuwagenabrechnung abschneiden (Huber, *VersR* 2009, 1336 [1339]), zumal die Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs auch dadurch finanziell erschwert wurde, dass der Kläger für Beweis Zwecke das Unfallfahrzeug vorhalten musste.

bb) Unabhängig davon wäre trotz möglicher Leistungsklage die Zulässigkeit einer Feststellungsklage im vorliegenden Fall auch deshalb zu bejahen, weil die Durchführung des Feststellungsverfahrens unter dem Gesichtspunkt der Prozesswirtschaftlichkeit zu einer sinnvollen und sachgemäßen Erledigung der aufgetretenen Streitpunkte führen würde (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 9. Juni 1983 – III ZR 74/82, juris Rn. 14; BGH, Urteil vom 1. Juli 1974 – VIII ZR 68/73, juris Rn. 11). Die Feststellung der Ersatzpflicht Zug um Zug gegen den

Nachweis der Ersatzbeschaffung ist in der vorliegenden Fallkonstellation sachgemäß, da sie dem Geschädigten entsprechend der sich aus der Dispositionsmaxime ergebenden gesetzlichen Wertung das Risiko abnimmt, mit der Schadensregulierung in Vorleistung zu gehen und damit etwaigen Unsicherheiten hinsichtlich Grund und Höhe seines Schadensersatzanspruchs zu umgehen. Es steht auch zu erwarten, dass die Beklagte als Versicherungsunternehmen einem Feststellungsurteil Folge leisten wird, ohne dass es eines weiteren, auf Zahlung gerichteten Vollstreckungstitels bedarf (vgl. BGH, Urteil vom 28. September 1999 – VI ZR 195/98, juris Rn. 19).

II. Der Feststellungsantrag Ziff. 1 ist begründet, allerdings in zeitlicher Hinsicht auf eine Frist zum Abschluss des Kaufvertrages innerhalb von fünf Monaten ab Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zu beschränken.

1. Die dem Grunde nach bestehende vollständige Haftung der Beklagten gemäß § 7 Absatz 1 StVG i.V.m. § 115 Absatz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG für die Folgen aus dem Straßenverkehrsunfall vom 22.05.2015 steht außer Streit.

2. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs besteht ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für ein gleichwertiges Neufahrzeug aus § 249 Absatz 2 BGB, wenn der Unfallwagen im Schadenszeitpunkt neuwertig war, bei dem Ereignis erheblich beschädigt wurde und der Geschädigte sein besonderes Integritätsinteresse durch den Erwerb eines Ersatzfahrzeugs nachgewiesen hat (BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 18, 20, 23).

a) Das Fahrzeug des Klägers war zum Unfallzeitpunkt neuwertig. Jedenfalls bei einer Fahrzeuggestaltung von weniger als 1.000 Kilometern und einer Gebrauchsdauer von weniger als einem Monat ist von einer Neuwertigkeit des Fahrzeugs auszugehen (BGH, Urteil vom 29. März 1983 – VI ZR 157/81, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 18). Diese Voraussetzungen liegen vor. Der Wagen wurde erst zehn Tage vor dem Unfall erstmals zugelassen und hatte eine Laufleistung von 845 km.

b) Weiter wurde das Fahrzeug beim Unfall auch erheblich beschädigt. Eine erhebliche Beschädigung ist in aller Regel anzunehmen, wenn beim Unfall tragende oder sicherheitsrelevante Teile, insbesondere das Fahrzeugchassis, beschädigt wurden und die fachgerechte Instandsetzung nicht völlig unerhebliche Richt- oder Schweißarbeiten am Fahrzeug erfordert. Denn durch derartige Arbeiten wird in erheblicher Weise in das Gefüge des Fahrzeugs eingegriffen (BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 20). Das Landgericht hat dies auf der Grundlage des eingeholten Sachverständigengutachtens festgestellt. Der Sachverständige habe ausgeführt, dass das Heckblech und der Abschlussquerträger wegen des Schadens aus dem Karosserieverbund herausgelöst und die Neuteile wieder eingeschweißt werden müssten, womit in die Tragekonstruktion der Karosserie eingegriffen werde (LGU S. 4).

Diese Feststellungen sind dem Urteil zugrunde zu legen. Gemäß § 529 Absatz 1 Nr. 1 ZPO ist das Berufungsgericht an die vom Erstgericht festgestellten Tatsachen gebunden, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Die Berufungsbegründung greift diese Feststellungen lediglich pauschal damit an, dass Einwendungen gegen das Sachverständigengutachten erhoben worden seien, ohne diese näher zu bezeichnen (Berufungsbegründung S. 5 = Bl. 198 d.A.). Dies genügt nicht den berufsrechtlichen Anforderungen, konkrete Anhaltspunkte für Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der landgerichtlichen Feststellungen vorzubringen. Insbesondere reicht die Bezugnahme auf das – vom Erstgericht angeblich nicht oder unrichtig gewürdigte – Vorbringen in der ersten Instanz nicht aus (BGH, Urteil vom 9. März 1995 – IX ZR 143/94, juris Rn. 8).

c) Mit dem Erwerb eines Neufahrzeugs wird der Kläger sein besonderes Integritätsinteresse nachgewiesen haben, womit die Zuerkennung einer den Reparaturaufwand übersteigenden und damit an sich unwirtschaftlichen Neupreisschädigung mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot und dem Bereicherungsverbot zu vereinbaren sein wird (vgl. BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 26).

d) Entgegen der Auffassung der Beklagten schließt weder die zwischenzeitliche Nutzung des Fahrzeugs durch den Beklagten noch der Zeitablauf von rund 2,5 Jahren seit dem Verkehrsunfall den Anspruch auf Neupreisschädigung aus. In der Urteilsformel ist allerdings klarzustellen, dass der Anspruch lediglich dann besteht, wenn der Kläger den verbindlichen Kaufvertrag bis spätestens fünf Monate nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils abschließt.

aa) Der Anspruch auf Erstattung der Kosten für einen Neuwagen ist zeitlich zu befristen. Nutzt der Geschädigte das Unfallfahrzeug einen gewissen Zeitraum weiter anstatt einen Neuwagen zu erwerben, ist sein besonderes Integritätsinteresse an einem Neuwagen widerlegt. Diese Erwägungen hat die obergerichtliche Rechtsprechung angestellt (vgl. OLG München, Beschluss vom 1. Dezember 2009 – 10 U 4364/09 (17 Monate), juris Rn. 6; Kammergericht, Beschluss vom 2. August 2010 – 12 U 49/10 (sieben Monate), juris Rn. 47; OLG Celle, Urteil vom 29. Februar 2012 – 14 U 181/11 (zwölf Monate), juris Rn. 18), ohne sich jedoch auf eine Regelfrist festzulegen. Im vorliegenden Fall ist diese Frage zu klären, denn ein uneingeschränkter Feststellungsanspruch würde dazu führen, dass der Kläger seinen Anspruch noch zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt geltend machen kann, obwohl das besondere Integritätsinteresse durch den Zeitablauf längst widerlegt wäre.

Als zeitliche Grenze hält der Senat im Regelfall eine Frist von ungefähr sechs Monaten für angemessen. Soweit keine persönlichen Hinderungsgründe vorliegen, kann davon ausgegangen werden, dass sich der Geschädigte innerhalb dieses Zeitrahmens klar darüber werden kann, ob er ein Neufahrzeug wünscht, und es ihm auch möglich ist, innerhalb dieses

Zeitrahmens das Fahrzeug verbindlich zu bestellen, wobei eine spätere Auslieferung unschädlich wäre.

Umgekehrt indiziert ein längerer Zeitraum, dass der Geschädigte kein besonderes Interesse daran hat, ein Neufahrzeug zu erwerben, und die Erstattung des Reparaturaufwandes sowie des merkantilen Minderwertes einen ausreichenden Ausgleich seines materiellen Schadens darstellt. Allerdings handelt es sich nicht um eine starre Frist. Besondere, heute nicht vorhersehbare Umstände in der Person des Klägers können dazu führen, dass auch noch nach Ablauf des regelmäßig zuzubilligenden Zeitraums von sechs Monaten das besondere Integritätsinteresse des Klägers an der Anschaffung eines Neufahrzeugs nicht als widerlegt anzusehen ist, weil etwa wegen einer lang andauernden Krankheit oder eines längerfristigen Auslandsaufenthalts die Verschiebung der Anschaffung nachvollziehbar ist. Sollte hierüber zwischen den Parteien Streit entbrennen, wäre eine neuerliche Feststellungsklage zulässig.

bb) In die Regelfrist von sechs Monaten ist jedoch der Zeitraum der Schadensregulierung nicht einzurechnen. Ab dem Zeitpunkt, in dem der Geschädigte gegenüber dem Schädiger oder seinem Haftpflichtversicherer die Erstattung der Kosten für einen Neuwagen verlangt hat, kann in der Weiternutzung des Unfallwagens kein Rückschluss auf das Fehlen seines besonderen Integritätsinteresses gezogen werden. Erst wenn der Geschädigte auch tatsächlich durch den Schädiger in die Lage versetzt wurde, seinen Entschluss umzusetzen, sind derartige Rückschlüsse wieder zulässig. Dies ist im Allgemeinen der Augenblick, in dem der Geschädigte über Rechtssicherheit in der Form eines Anerkenntnisses eines solventen Schuldners (insbesondere des gegnerischen Haftpflichtversicherers) oder in Form eines rechtskräftigen Feststellungsurteils verfügt. Für den Erwerb eines Neufahrzeugs sind beträchtliche finanzielle Aufwendungen erforderlich. Dem Geschädigten ist es nicht zumutbar, kurz nach dem Unfallereignis ein zweites Neufahrzeug zu erwerben, ohne sicher zu sein, dass sein Schadensersatzanspruch durchsetzbar ist, weil etwa die Haftung dem Grunde nach abgestritten wird oder – wie im vorliegenden Fall – noch eine Beweisaufnahme über die Schäden am Auto durchzuführen ist, was eine zügige Verwertung des Unfallwagens jedoch verhindert. Die mit den offenen Fragen der Schadensregulierung einhergehenden finanziellen Risiken muss der Geschädigte nicht eingehen, weshalb für die Einhaltung der sechsmonatigen Regelfrist auch nicht von Bedeutung ist, ob ihm ausreichende finanzielle Mittel für die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs zur Verfügung stehen (a.A. OLG München, Beschluss vom 1. Dezember 2009 – 10 U 4364/09, juris Rn. 6). Es ist grundsätzlich Sache des Schädigers, die vom Geschädigten zu veranlassende Schadensbeseitigung zu finanzieren (BGH, Urteil vom 26. Mai 1988 – III ZR 42/87, juris Rn. 17). Ohne die Rechtssicherheit einer späteren Erstattung der Kosten kann aus der fehlenden Anschaffung eines Neufahrzeugs nicht auf ein Fehlen des besonderen Integritätsinteresses geschlossen werden.

Würde mit der Auffassung der Beklagten die Frist schon ab dem Unfallereignis zu laufen beginnen, so läge es je nach finanzieller Ausstattung des Geschädigten in der Hand des Versicherers, die Regulierung so lange hinauszuzögern, bis der Geschädigte sein besonderes Integritätsinteresse nicht mehr nachweisen könnte. Der Schädiger hat jedoch kein Recht darauf, abzuwarten, ob sich nicht die Wiederherstellung durch eine spätere Entwicklung billiger gestalten oder aus besonderen Gründen erübrigen werde (BGH, Urteil vom 23. März 1976 – VI ZR 41/74, juris Rn. 22).

cc) Dass der Geschädigte sein besonderes Integritätsinteresse zu einem späteren Zeitpunkt nachweisen kann, ergibt sich auch aus dem zitierten Urteil des Bundesgerichtshofs, der eine Zahlungsklage auf Entschädigung zum Neuwagenpreis lediglich als „derzeit unbegründet“ abgewiesen hat und darauf hingewiesen hat, dass der Geschädigte an seine Schadensabrechnung nicht gebunden ist (BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 27 unter Hinweis auf BGH, Urteil vom 17. Oktober 2006 – VI ZR 249/05, juris Rn. 9).

dd) Im vorliegenden Fall hat der Kläger mit Anwaltsschreiben vom 15. Juni 2015 – etwa einen Monat nach dem Unfallereignis – seine Ansprüche bei der Beklagten angemeldet. Nach Eintritt der Rechtskraft stehen ihm somit noch weitere fünf Monate für die Durchführung des Neuerwerbs zu.

3. Entgegen der Auffassung der Beklagten ist in die Urteilsformel nicht aufzunehmen, dass sich der Geschädigte für die Zeit der Nutzung des Unfallfahrzeuges einen Abschlag anrechnen lassen muss. Die hierfür darlegungsbelastete Beklagte hat auch keinerlei Schätzungs- und Berechnungsgrundlagen im Sinne des § 287 ZPO für einen solchen Abzug vorgetragen.

a) Für die Zeit bis zum Unfall entfällt ein solcher Abschlag schon deshalb, weil für die Nutzung von Fahrstrecken bis zu 1.000 km Vorteile des Geschädigten in aller Regel nicht messbar sind, so dass für diesen Zeitraum eine Anrechnung von Vorteilen nicht zu erfolgen hat (BGH, Urteil vom 14. Juni 1983 – VI ZR 213/81, juris Rn. 18). Soweit der Bundesgerichtshof (auch für die Weiternutzung nach dem Unfall) einen Abschlag für möglich hält, betrifft dies Fälle, in denen die Fahrzeuge bis zum Unfall schon eine Laufleistung von mehr als 1.000 km hatten. In einer solchen Konstellation kann die Abrechnung auf Neuwagenbasis ausnahmsweise zulässig sein, wenn entsprechende Abschläge nach Maßgabe der gefahrenen Kilometer gemacht werden (BGH, Urteil vom 14. Juni 1983 – VI ZR 213/81, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 3. November 1981 – VI ZR 234/80, juris Rn. 19; OLG Schleswig, Urteil vom 20. Oktober 1970 – I U 42/70, NJW 1971, 141 f.). Im Übrigen ist ein Abzug für die Weiternutzung des Unfallfahrzeugs bis zur Auslieferung des Ersatzfahrzeugs im Allgemeinen jedoch nicht angezeigt (OLG Nürnberg, Urteil vom 15. August 2008 – 5 U 29/08, juris Rn. 40). Er findet im vorliegenden Fall keine gesetzliche Grundlage.

b) Eine gesetzliche Grundlage für einen Abschlag für die Weiternutzung des Unfallwagens ergibt sich insbesondere nicht aus den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung.

aa) Die Vorteilsausgleichung beruht auf dem Gedanken, dass dem Geschädigten – jedenfalls in gewissem Umfang – diejenigen Vorteile zuzurechnen sind, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis und der Schadensentwicklung zufließen (BGH, Urteil vom 7. Mai 2004 – V ZR 77/03, juris Rn. 15). Es soll ein gerechter Ausgleich zwischen den bei einem Schadensfall widerstreitenden Interessen herbeigeführt werden. Der Geschädigte darf nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nicht alle durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, sondern nur solche, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, d.h. dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (BGH, Urteil vom 17. Mai 1984 – VII ZR 169/82, juris Rn. 17).

bb) Nach diesen Maßstäben ist die Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs allerdings kein Vorteil, der dem Kläger im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall zugeflossen ist. Der Kläger hatte kraft seines Eigentums bereits alle Nutzungsmöglichkeiten an dem Fahrzeug. Der Umstand, dass er das Unfallfahrzeug seit nunmehr etwa 2 ½ Jahren nutzt, ist kein aus dem Schadensereignis fließender Vorteil. Im Gegenteil wären seine Nutzungsvorteile ohne Unfall größer gewesen, weil er dann ein unbeschädigtes Fahrzeug hätte nutzen können. Dass die Beklagte keine „Nutzungsentschädigung“ verlangen kann, zeigt auch die Kontrollüberlegung, dass sie selbst für die Mobilität des Klägers einzustehen gehabt hätte, wäre dessen Fahrzeug wegen des Unfalls nicht mehr fahrbereit gewesen.

Im Übrigen mindert ein wirtschaftlicher Vorteil den Schadensersatzanspruch auch nicht von vornherein, sondern nur, sofern eine Anrechnung für den Geschädigten zumutbar ist und nicht gegen rechtliche Wertungen verstößt (Rüßmann in: Herberger/Martinek/Rüßmann u.a., jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, § 249 BGB Rn. 51). Nach der gesetzlichen Wertung wäre die Beklagte jedoch bereits ab der ersten Aufforderung des Klägers verpflichtet gewesen, ihre Ersatzpflicht für die Kosten eines nachweislich angeschafften Neuwagens anzuerkennen. Eine Verzögerung des Regulierungsverhaltens führt mithin nicht dazu, dass sich der Geschädigte Nutzungsvorteile entgegenhalten lassen muss.

c) Der Kläger muss sich auch keinen Abzug „neu für alt“ entgegenhalten lassen, nach dessen Grundsätzen Vermögensvorteile, die erst durch die Ersatzleistung des Schädigers entstehen, ausgeglichen werden (BGH, Urteil vom 7. Mai 2004 – V ZR 77/03, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 24. März 1959 – VI ZR 90/58, juris Rn. 8). Gegen einen solchen Abzug spricht allerdings schon, dass der Anspruch des Geschädigten auf den Ersatz eines Neufahrzeugs gerichtet ist. Anders als bei der Beschädigung einer gebrauchten Sache, erhält er durch die

Schadensregulierung nichts „Neues“ für etwas „Altes“, sondern einen neuen Gegenstand für einen beschädigten neuen Gegenstand.

Im Übrigen lägen die Voraussetzungen auch nicht vor. Ein Abzug wird nur vorgenommen, wenn die Schadensbeseitigung eine messbare Vermögensmehrung bewirkt hat, die zu einer erhöhten Lebensdauer oder zur Ersparung von Aufwendungen durch Hinausschieben künftiger Reparaturen führt (BGH, Urteil vom 8. Dezember 1987 – VI ZR 53/87, juris Rn. 25/28). Dies ist beim Ersatz eines fast neuen Kraftfahrzeugs durch einen Neuwagen nicht anzunehmen (Flume in: Beck'scher Onlinekommentar zum BGB, 43. Ed. (2017), § 249 BGB Rn. 258). Vollzieht sich der Neuerwerb alsbald nach dem Unfall, so kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Geschädigte eine messbare Vermögensmehrung erfahren hat. Aber auch, wenn wie hier die Neuanschaffung wegen des Regulierungsverhaltens des Haftpflichtversicherers erst viel später erfolgen kann, ist ein Abzug „neu für alt“ nicht geboten. Eine Anrechnung erfolgt lediglich im Rahmen des Zumutbaren. Zwar soll der Schadensersatz grundsätzlich nicht zu einer wirtschaftlichen Besserstellung des Geschädigten führen, es soll jedoch auch der Schädiger nicht unbillig begünstigt werden (BGH, Urteil vom 24. März 1959 – VI ZR 90/58, juris Rn. 9). Zu einer solch unbilligen Begünstigung des Schädigers könnte es aber führen, wenn er auch für die Zeit seiner Schadensregulierung eine Art „Nutzungsentzündung“ verlangen könnte, die über einem Ausgleich des durch die Nutzung verursachten Wertverlusts des Fahrzeugs liegt. Insbesondere aber hat der auf das Begehren des Geschädigten nicht Ersatz leistende Schädiger die Nachteile der Regulierungsverzögerung zu tragen, weil auch beim Abzug „neu für alt“ die rechtlichen Wertungen zu beachten sind (Staudinger/Vie Weg, Eckpfeiler des Zivilrechts (2014), Kap. J. Rn. 92).

d) Schließlich ergibt sich ein Abzug – jedenfalls für den vorliegenden Fall – auch nicht nach den Grundsätzen des Mitverschuldens, selbst wenn der Senat es grundsätzlich für erwägenswert hält, diese für einen interessengerechten Ausgleich heranzuziehen. Im Einzelfall kann eine (schuldhafte) Wertminderung des bereits verunfallten Kraftfahrzeugs die Interessen des Schädigers beeinträchtigen und zu einer anteiligen Mithaftung des Schädigers führen. So liegt es hier wegen der Regulierungsverzögerung jedoch nicht.

aa) Verlangt der Geschädigte den erforderlichen Betrag für die Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs nach § 249 Absatz 2 BGB, so muss er zur Vermeidung einer Bereicherung im Gegenzug das Unfallfahrzeug an den Schädiger nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung oder analog § 255 BGB herausgeben (Lafontaine, ZfSch 2015, 125; Staudinger/Schiesmann, Kommentar zum BGB (2017), § 251 BGB Rn. 53). Ihm steht es allerdings auch frei, den Unfallwagen in Eigenregie zu veräußern, wobei dann der Verkaufserlös nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung anzurechnen ist (BGH, Urteil vom 5. März 1985 – VI ZR 204/83, juris Rn. 15). Ist ihm dies zu mühevoll oder sonst unliebsam, kann der Ge-

schädigte alternativ das Fahrzeug dem Schädiger zur Verfügung stellen und ihm die Verwertung überlassen (BGH, Urteil vom 29. Juni 1965 – VI ZR 36/64, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 26. März 1985 – VI ZR 267/83, juris Rn. 17).

bb) Hat der Restwert des Unfallwagens seit dem Unfall eine weitere Minderung erfahren, kommt eine Zurechnung dieser Schadenserweiterung nach den Grundsätzen des § 254 Absatz 2 Satz 1 BGB grundsätzlich in Betracht. Eine Minderung kann sich etwa daraus ergeben, dass das Fahrzeug wegen seines im Zeitpunkt der Verwertung höheren Alters oder seiner Laufleistung einen geringeren Verkaufswert hat oder auch daraus, dass der Geschädigte seinem Fahrzeug schuldhaft einen weiteren Schaden zufügt, ohne dass er Ersatzansprüche gegen Dritte analog § 255 BGB abtreten könnte. In diesen Fällen sind die Möglichkeiten des Schädigers, den Schaden durch eine günstige Verwertung des Restwertes zu minimieren, beeinträchtigt.

cc) Im Rahmen des Mitverschuldens hat der Geschädigte die Obliegenheit, den Schaden gering zu halten, wobei von ihm keine überobligationsmäßigen Anstrengungen erwartet werden. Dies ist unter den Gesichtspunkten der Zumutbarkeit nach den Grundsätzen von Treu und Glauben im Rahmen einer Gesamtschau zu bewerten (BGH, Urteil vom 17. März 2011 – IX ZR 162/08, juris Rn. 18). Wegen der erforderlichen Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge führt es nicht zwangsläufig dazu, dass der Geschädigte den vermeidbaren Schadensteil auch in vollem Umfang tragen muss (BGH, Urteil vom 24. Juli 2001 – XI ZR 164/00, juris Rn. 20).

dd) Nach diesen Maßstäben scheidet die Anrechnung einer etwaigen Wertminderung sowohl hinsichtlich des nun höheren Alters des Unfallwagens (1) als auch der nun höheren Laufleistung (2) aus.

(1) Zwar ist auf dem Gebrauchtwagenmarkt für die Preisbildung von Bedeutung, ob die Erstzulassung des Fahrzeugs entweder vor einem Monat war oder vor zwei bis drei Jahren. Die hierdurch eingetretene Wertminderung ergab sich jedoch durch die verzögerte Regulierung, die im alleinigen Verantwortungsbereich der Beklagten lag. Ein diesbezügliches Mitverschulden des Klägers scheidet aus.

Soweit er sich nach dem Unfall einen Monat Zeit gelassen hat, seine Ansprüche bei der Beklagten anzumelden, ist nicht ersichtlich, dass der Restwert des Unfallfahrzeugs alleine durch diesen Umstand niedriger gewesen wäre. Es ist nicht vorgetragen worden, dass ein zwei Monate altes Fahrzeug unter sonst gleichen Umständen einen niedrigeren Wert hat als ein vier Wochen altes Fahrzeug.

(2) Entsprechendes gilt für die höhere Laufleistung im Zeitpunkt der Verwertung des Unfallwagens. Zwar hat der Wagen schon etwas mehr als ein Jahr nach dem Unfall, am 31.08.2016, bereits eine Laufleistung von 18.500 km gehabt. Dabei handelt es sich auch um einen bedeutenden Faktor für den erzielbaren Verwertungserlös. Im Rahmen der Gesamt-

würdigung ist jedoch insbesondere zu berücksichtigen, dass der Kläger bereits nach einem Monat eine Neupreisschätzung verlangt hat und es ihm – insbesondere in Anbetracht der verweigerten Regulierungszusage – nicht zugemutet werden konnte, das Fahrzeug in der Garage stehen zu lassen. Vielmehr durfte er es nach Belieben nutzen, so dass im Rahmen der Gesamtwürdigung die Wertminderung wegen der verzögerten Regulierung der Beklagten zuzurechnen ist.

(3) Soweit nach diesen Maßstäben ein Ausgleich für den Zeitraum vom Unfallereignis bis zur erstmaligen Anmeldung der Ansprüche in Betracht kommt (12.05.2015 bis 15.06.2015), hat die Beklagte nicht vorgetragen, dass alleine wegen eines bestimmten höheren Kilometerstandes ein niedrigerer Verkaufspreis erzielbar war. Insbesondere hat sie nicht ausgeführt, welche Strecke das Fahrzeug in diesem Zeitraum zurückgelegt hat. Zu einem solchen Vortrag wäre die Beklagte jedoch ohne weiteres in der Lage gewesen, da sie das Fahrzeug schon kurz nach dem relevanten Zeitraum durch einen eigenen Sachverständigen besichtigen ließ (vgl. Bl. 32 d.A.). Sie hat lediglich vorgetragen, das Fahrzeug habe über ein Jahr später, am 31.08.2016, eine Laufleistung von 18.500 km gehabt.

Der Senat geht auf der Grundlage dieses Vortrags gemäß § 287 ZPO – wie für den Regelfall – davon aus, dass eine relevante Wertminderung bei relativ geringen Laufleistungen zwischen Unfallereignis und Andienung des Fahrzeugs nicht eingetreten ist. Es ist nicht vorgetragen worden, dass es einen Preisunterschied gibt zwischen zwei gleich ausgestatteten Fahrzeugen mit Laufleistungen von einerseits 845 Kilometer und andererseits etwas mehr als 2.000 km (ausgehend von einer etwa gleichmäßigen Verteilung des bis zum 31.08.2016 abgelesenen Kilometerstandes).

4. Auch ein sonstiges Mitverschulden fällt dem Kläger nicht zur Last. Insbesondere lässt es sich nicht damit begründen, dass er den nur bis September 2015 geltenden Sonderrabatt in Höhe von 20% ungenutzt ließ. Der Kläger hat es nicht pflichtwidrig unterlassen, den Schaden zu mindern (§ 254 Absatz 2 Satz 1 BGB). Wie ausgeführt, bestand für ihn ohne die Rechtssicherheit über die Schadensabwicklung keine Verpflichtung zum Erwerb eines weiteren Fahrzeugs. Es gibt auch keine allgemeine Pflicht des Geschädigten, zur Schadensbeseitigung einen Kredit aufzunehmen (BGH, Urteil vom 26. Mai 1988 – III ZR 42/87, juris Rn. 17). Zudem hat der Kläger der Beklagten rechtzeitig angezeigt, dass er ein Neufahrzeug erwerben wolle und er den Sonderrabatt nur noch bis September 2015 in Anspruch nehmen könne. Nachdem die Beklagte keine zügige Kostenübernahmeerklärung abgegeben hat, fiel die Schadenserhöhung in ihren eigenen Verantwortungsbereich.

III. Der Feststellungsantrag Ziff. 2 ist unbegründet.

Mit dem Antrag begehrt der Kläger die Feststellung, dass die Beklagte mit der Annahme des Unfallfahrzeugs in Verzug ist. Diese Voraussetzungen liegen noch nicht vor. Gemäß § 293

BGB kommt der Gläubiger in Verzug, wenn er die ihm angebotene Leistung nicht annimmt.

1. Zwar hat der Kläger die Gegenleistung zur Übereignung des Unfallwagens angeboten. Jedenfalls in der Erhebung einer Klage mit dem Angebot der Gegenleistung liegt ein wörtliches Angebot im Sinne von § 295 Satz 1 BGB (BGH, Urteil vom 15. November 1996 – V ZR 292/95, juris Rn. 11; Staudinger/Feldmann, BGB (2014), § 295 BGB Rn. 19). Nach dieser Bestimmung genügt ein wörtliches Leistungsangebot des Schuldners, wenn der Gläubiger ihm erklärt hat, dass er die Leistung nicht annehmen werde. Für eine solche Erklärung reichte aus, dass die Beklagte das Anwaltsschreiben vom 21.08.2015 unbeantwortet ließ (vgl. BGH, Urteil vom 14. Februar 1958 – VIII ZR 8/57, juris Rn. 16).

2. Die Forderung auf Übereignung des Unfallwagens war jedoch noch nicht erfüllbar. Gläubigerverzug tritt nur ein, wenn der Schuldner auch leisten darf, insbesondere zur rechten Zeit. Gemäß § 271 Absatz 1 BGB kann der Schuldner die Leistung sofort bewirken, wenn aus den Umständen eine Zeit für die Leistung nicht zu entnehmen ist. Solche Umstände liegen hier jedoch vor. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung besteht ein Anspruch auf Entschädigung des Neuwagenpreises nur und erst aufgrund des Nachweises der Ersatzbeschaffung (BGH, Urteil vom 9. Juni 2009 – VI ZR 110/08, juris Rn. 27; anders als bei der Haltefrist eines Unfallfahrzeuges bei Reparaturkostenabrechnung vgl. BGH, Beschluss vom 18. November 2008 – VI ZB 22/08, juris Rn. 15). Zuvor ist der Schädiger nicht verpflichtet, sich den Unfallwagen als Gegenleistung übereignen zu lassen.

IV. Der Anspruch des Klägers auf Erstattung der vorgerichtlichen Anwaltskosten wurde zutreffend zugesprochen. Die vorgerichtlichen Aufwendungen für den Prozessbevollmächtigten zählen zu den berechtigten Rechtsverfolgungskosten im Sinne von § 249 Absatz 1 BGB, wenn sie aus der Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich sind (BGH, Urteil vom 10. Januar 2006 – VI ZR 43/05, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 4. Dezember 2007 – VI ZR 277/06, juris Rn. 17). Ist der Schadensfall von vornherein schwieriger gelagert oder wird bei einfach gelagerten Fällen der Schaden nicht bereits aufgrund der ersten Anmeldung reguliert, so darf der Geschädigte einen Rechtsanwalt mit der weiteren Geltendmachung beauftragen und kann dessen Kosten im Rahmen des materiell-rechtlichen Schadensersatzanspruchs geltend machen (BGH, Urteil vom 8. November 1994 – VI ZR 3/94, juris Rn. 11). So lag der Fall hier. Gegen die Höhe der Anwaltskosten trägt die Berufung keine Einwände vor.

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO. Soweit der festgestellte Anspruch zeitlich befristet wurde, liegt kein wirtschaftliches Unterliegen des Klägers vor, da keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass er das Neufahrzeug mehr als fünf Monate nach dem Eintritt der Rechtskraft anzuschaffen beabsichtigt. Auch die Abweisung des Antrags auf Feststellung des Annahmeverzugs wirkt sich wirtschaftlich nicht aus (BGH, Beschluss vom 6. Juli 2010 – XI ZB 40/09, juris Rn.

16). Die Entscheidung des Landgerichts über die Kostenteilung bleibt hinsichtlich des ersten Rechtszugs unberührt. Der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

D. Die Revision ist gemäß § 543 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 ZPO zuzulassen. In den angegebenen Entscheidungen anderer Obergerichte, die allerdings über Zahlungsklagen zu entscheiden hatten, wurde nicht die Erwägung angestellt, welche Folgen der Zeitraum der Schadensregulierung für den Nachweis des besonderen Integritätsinteresses hat. Vielmehr gingen die Gerichte davon aus, dass ohne Berücksichtigung dieser Umstände der Zeitraum zwischen Unfallereignis und mündlicher Verhandlung entscheidend ist (insbesondere OLG München, Beschluss vom 8. Oktober 2009 – 10 U 4364/09, juris Rn. 6; vgl. auch OLG Celle, Urteil vom 29. Februar 2012 – 14 U 181/11, juris Rn. 18). Auch ist teilweise angenommen worden, der Geschädigte habe etwaig vorhandene finanzielle Mittel für den Erwerb des Neufahrzeugs einzusetzen, um sein besonderes Integritätsinteresse nachzuweisen (OLG München, Beschluss vom 1. Dezember 2009 – 10 U 4364/09, juris Rn. 6). Eine solche Vorleistungspflicht auf eigenes Risiko ist jedoch, wie dargelegt, mit den allgemeinen Grundsätzen des Schadensrechts nicht vereinbar, da es grundsätzlich Sache des Schädigers ist, die vom Geschädigten zu veranlassende Schadensbeseitigung zu finanzieren (BGH, Urteil vom 26. Mai 1988 – III ZR 42/87, juris Rn. 17). Schließlich erscheint eine Klärung, bei welchem Zeitablauf im Allgemeinen noch von einem Nachweis des Integritätsinteresses ausgegangen werden kann, zur Fortbildung des Rechts geboten.

Zugehörigkeit zur „Reichsbürgerbewegung“ spricht nicht per se für fehlende Fahreignung

VwGO § 80 Abs. 5 S. 1 zweite Alt., FeV § 11 Abs. 2, § 11 Abs. 6, § 11 Abs. 8 S. 1, § 46 Abs. 1, § 46 Abs. 3, Nr. 7 Anlage 4

1. **Das Äußern politischer und rechtlicher Auffassungen, die der Allgemeinheit völlig abwegig erscheinen (insbesondere Leugnen der Existenz der Bundesrepublik Deutschland und der Gültigkeit ihrer Rechtsnormen), und hierauf zurückzuführende Verhaltensweisen außerhalb des Straßenverkehrs durch sog. Reichsbürger bieten für sich allein gesehen noch keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte für eine die Fahreignung ausschließende psychische Erkrankung im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV.**
2. **Da das für Anhänger der „Reichsbürgerbewegung“ typische abweichende Verhalten im Regelfall seine Ursa-**

che in der Gruppenzugehörigkeit haben dürfte, bedarf es für eine Anordnung, sich einer Begutachtung durch einen Facharzt für Neurologie und Psychiatrie zu unterziehen, um abzuklären, ob eine der in Nummer 7 der Anlage 4 der FeV genannten psychischen Krankheiten vorliegt, weiterer hinreichend gewichtiger Anhaltspunkte, die auf eine solche schwere psychische Erkrankung hindeuten. (amtl. Leitsätze)

VGH Mannheim Beschl. v. 2.1.2018 – 10 S 2000/17

■ Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragsgegnerin ist zulässig, aber nicht begründet.

Mit dem angefochtenen Beschluss hat das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die sofort vollziehbar erklärte Entziehung seiner Fahrerlaubnis durch Verfügung der Antragsgegnerin vom 03.05.2017 wiederhergestellt. Die in der Beschwerdebeurteilung dargelegten Gründe, auf deren Prüfung das Beschwerdegericht nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO bei Beschwerden gegen Beschlüsse des Verwaltungsgerichts in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes grundsätzlich beschränkt ist, erschüttern zwar die Erwägungen des Verwaltungsgerichts insoweit, als die dortigen Ausführungen so verstanden werden könnten, als ob abstrus erscheinende Äußerungen mit Handlungsrelevanz ohne das Hinzutreten weiterer Anhaltspunkte stets nicht geeignet seien, hinreichende Anhaltspunkte für eine die Fahreignung beeinträchtigende Gesundheitsstörung zu begründen; fraglich erscheint auch, ob – wie das Verwaltungsgericht wohl meint – es für den Antragsteller entlastend wirke, dass dessen Äußerungen teilweise nur schriftlich und teilweise auch nur in Form von Anlagen mit allgemeinen Erklärungen Dritter erfolgt seien. Mit der Antragsgegnerin hält der Senat es durchaus für möglich, dass abstruse schriftlich verfasste Äußerungen eines Fahrerlaubnisinhabers im Einzelfall Anlass geben können, an dessen psychischer Gesundheit zu zweifeln; der Antragsgegnerin ist auch zuzugeben, dass die Identifikation des Antragstellers mit den Anlageschreibern Dritter hinreichend deutlich ist. Die sich deshalb anschließende umfassende Prüfung (vgl. dazu z.B. VGH Baden-Württemberg, Beschlüsse vom 27.02.2014 – 8 S 2146/13 – VBlBW 2015, 78 und vom 14.03.2013 – 8 S 2504/12 – VBlBW 2013, 384; OVG Hamburg, Beschluss vom 07.11.2013 – 4 Bs 186/13 – NordÖR 2014, 76 [OVG Hamburg 07.11.2013 – 4 Bs 186/13]) führt aber nicht dazu, dass die vom Gericht im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 zweite Alternative VwGO vorzunehmende Abwägung zu Lasten des Antragstellers ausfällt. Zu Recht ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage derzeit ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der streitigen Entziehung der Fahrerlaubnis ergeben und deshalb das Interesse des Antragstellers, von der sofortigen Vollziehung der Verfügung vorläufig verschont zu bleiben, überwiegt.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV gilt dies unter anderem dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 der FeV vorliegen. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde unter den in den §§ 11 bis 14 FeV genannten Voraussetzungen durch die Anordnung der Vorlage von ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachten die Eignungszweifel aufzuklären (§ 3 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 8 StVG, § 46 Abs. 3 FeV).

Wenn sich der Betroffene weigert, sich untersuchen zu lassen, oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt, darf die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Der Schluss auf die Nichteignung ist jedoch nur zulässig, wenn die Anordnung der Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig war (stRspr; vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293; Senatsurteil vom 27.07.2016 – 10 S 77/15 – VBlBW 2017, 31 [VGH Baden-Württemberg 27.07.2016 – 10 S 77/15]). Bezogen auf die von der Antragsgegnerin verfügte Untersuchungsanordnung vom 23.02.2017 spricht derzeit Überwiegendes für deren Rechtswidrigkeit, sodass die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen voraussichtlich nicht als erwiesen angesehen werden darf.

Die insbesondere in § 11 Abs. 6 FeV geregelten formellen Anforderungen an den Inhalt einer Aufforderung zur Gutachtenbeibringung sollen es dem Betroffenen ermöglichen, eine fundierte Entscheidung darüber zu treffen, ob er sich der geforderten Begutachtung unterziehen will oder nicht. Das ist für ihn wegen der sich aus § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ergebenden Rechtsfolgen von besonderer Bedeutung. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Aufforderung im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein muss. Der Betroffene muss ihr entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob das dort Mitgeteilte die behördlichen Zweifel an der Fahreignung rechtfertigen kann. Der Bebringungsanordnung muss sich – mit anderen Worten – zweifelsfrei entnehmen lassen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll. Ebenso ist geklärt, dass eine mangelhafte Aufforderung zur Gutachtenbeibringung nicht dadurch „geheilt“ werden kann, dass die Behörde nachträglich – also etwa im späteren Entziehungsverfahren – darlegt, objektiv hätten seinerzeit Umstände vorgelegen, die Anlass zu Zweifeln an der Fahreignung hätten geben können (zum Ganzen vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 a.a.O.; Beschluss vom 05.02.2015 – 3 B 16.14 – NJW 2016, 179; Senatsurteil vom 27.07.2016 a.a.O.).

Nicht zuletzt wegen des mit ihr verbundenen Grundrechtseingriffs (Artikel 2 Abs. 1 i.V.m. Artikel 1 Abs. 1 GG; ggf. hier zusätzlich etwa Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 GG) ist eine Aufforderung zur Gutachtenbeibringung materiell nur rechtmäßig,

wenn – erstens – auf Grund konkreter tatsächlicher Anhaltspunkte berechnete Zweifel an der Kraftfahreignung des jeweils Betroffenen bestehen und – zweitens – die angeordnete Überprüfung ein geeignetes und verhältnismäßiges Mittel ist, um gerade die konkret entstandenen Eignungszweifel aufzuklären. Wegen der mit der Befolgung oder aber Nichtbefolgung einer solchen Aufforderung einhergehenden beträchtlichen Belastungen für den Betroffenen muss sich die Anforderung eines Gutachtens auf solche Mängel beziehen, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, dass der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht umsichtig verhalten werde, was es auf der anderen Seite ausschließt, jeden Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutet, als hinreichenden Grund für die Anforderung eines Gutachtens anzusehen; mithin müssen einer Aufforderung tatsächliche Feststellungen zu Grunde gelegt werden, die einen Eignungsmangel als nahe liegend erscheinen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.07.2001 – 3 C 13.01 – NJW 2002, 78; Senatsurteil vom 28.10.2004 – 10 S 475/04 – DAR 2005, 352). Die Anordnung, ein ärztliches (Fahreignungs-)Gutachten beizubringen, setzt dagegen nicht voraus, dass eine die Fahreignung ausschließende Erkrankung bereits feststeht; in einem solchen Fall bedarf es keiner weiteren Begutachtung (vgl. § 11 Abs. 7 FeV). Vielmehr handelt es sich bei der Anforderung eines ärztlichen Gutachtens um eine Gefahrerforschungsmaßnahme, die nach § 11 Abs. 2 Satz 2 FeV bereits dann in Betracht kommt, wenn – hinreichend gewichtige – Tatsachen auf eine Erkrankung oder einen Mangel nach den Anlagen 4 oder 5 der FeV hinweisen, ohne dass es darauf ankommt, ob der Betroffene bereits im öffentlichen Straßenverkehr auffällig geworden ist (vgl. Senatsurteil vom 10.12.2013 – 10 S 2397/12 – VBlBW 2014, 337).

Das Verwaltungsgericht hat im angegriffenen Beschluss im Ergebnis zu Recht festgestellt, dass der streitigen Untersuchungsanordnung vom 23.02.2017 keine hinreichend gewichtigen Anhaltspunkte zu entnehmen sein dürften, die darauf hindeuten, dass der Antragsteller an einer der in Nummer 7 der Anlage 4 der FeV genannten (schwerwiegenden und deshalb regelmäßig die Fahreignung ausschließenden) Krankheiten leidet.

Die streitige Untersuchungsanordnung gab dem Antragsteller auf, sich einer Begutachtung durch einen Facharzt für Neurologie und Psychiatrie mit verkehrsmedizinischer Qualifikation zu unterziehen, um abzuklären, ob „die Äußerungen und das Verhalten von Herrn ... als Reichsbürger einer Erkrankung geschuldet [sind], die nach der Nr. 7 der Anlage 4 FeV die Fahreignung ausschließt oder in Frage stellt“. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass er Angehöriger der „Reichsbürgerbewegung“ sei, er in einer anderen Führerscheine Angelegenheit massiv die Amtshandlungen der einschreitenden Polizeibeamten gestört habe und er in verschiedenen Schreiben unter anderem erklärt habe, dass das Grundgesetz außer Kraft gesetzt worden sei, verschiedene Gesetze wie z.B. StPO, ZPO, OWiG nicht mehr gelten würden und die erlassenen Gesetze allesamt nichtig seien. Er habe in der Wohnung seiner Tochter einem Polizeibeamten anstelle

eines Personalausweises einen Ausweis als „Reichsbürger“ gezeigt und dabei erklärt, dass ein Personalausweis der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit habe. Ebenso habe er in einem Schreiben den Beamtenstatus geleugnet und ausgeführt: „Spätestens an einem solchen Punkt, in dem man sich gegen rechtswidrig handelnde, angeblich ‚staatliche Institutionen‘ zur Wehr setzen muss, ist es an der Zeit, über das Widerstandsrecht nachzudenken“. Der Vorfall, als er einen Polizeieinsatz gegen seine Tochter massiv gestört habe, zeige, dass seine Aussagen nicht nur querulatorischer Natur seien.

Ausweislich des hierüber angefertigten Polizeiberichts fand der in der Untersuchungsanordnung geschilderte Vorfall statt, als Polizeibeamte auf Grund eines Durchsuchungsbeschlusses in der Wohnung der Tochter des Antragstellers deren Führerschein beschlagnahmen wollten, was diese unter anderem mit ohrenbetäubendem Geschrei zu verhindern versucht habe. Als der Antragsteller später hinzu gekommen sei, habe er die Rechtmäßigkeit des Durchsuchungsbeschlusses und der Durchsuchung angezweifelt und androht, die Polizeibeamten bei der Staatsanwaltschaft und beim russischen Staat anzuzeigen, da das sowjetische Besatzungsstatut nach wie vor gültig sei. Auf Aufforderung, sich auszuweisen, habe er den auf ihn ausgestellten „Personalausweis“ vorgezeigt mit dem Hinweis, dass er auch einen „Personalausweis der BRD“ besitze, der für ihn jedoch keine Gültigkeit habe. Nach weiteren Diskussionen habe der Antragsteller schließlich auf seine Tochter eingewirkt, sodass diese letztlich ihren Führerschein freiwillig ausgehändigt habe.

Nach Auffassung des Senats ist der Antragsgegnerin zuzugeben, dass die Äußerungen und das Verhalten des Antragstellers, wie in der Untersuchungsanordnung geschildert, erheblich von den Überzeugungen, Grundannahmen und Verhaltensweisen der Allgemeinheit abweichen und deshalb als realitätsfern und mit Blick auf die Verkehrssicherheit möglicherweise als nicht ungefährlich wahrgenommen werden können. Richtig ist auch, dass die in Nummer 7 der Anlage 4 der FeV genannten Krankheiten (organische Psychosen; chronische hirnorganische Psychosyndrome; schwere Altersdemenz und schwere Persönlichkeitsveränderungen durch pathologische Alterungsprozesse; schwere Intelligenzstörungen/geistige Behinderung; affektive Psychosen; schizophrene Psychosen) unter anderem mit Bewusstseinsstörungen, kognitiven Beeinträchtigungen, Mangel an Einsicht, Beeinträchtigungen des Realitätsurteils oder Wahngedanken einhergehen können (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Aufl., Kapitel 3.10). Von daher kann eine bei einem Fahrerlaubnisinhaber konkret zu Tage tretende (erhebliche) Beeinträchtigung des Realitätssinns durchaus geeignet sein, auf das Vorliegen einer der in Nummer 7 der Anlage 4 der FeV genannten schwerwiegenden psychischen Erkrankungen hinzuweisen (vgl. etwa Senatsurteile vom 10.12.2013 a.a.O. und vom 28.10.2004 a.a.O.; OVG Niedersachsen, Urteil vom 18.04.2016 – 12 LB 178/15 – [...]; BayVGH, Beschlüsse vom 31.03.2016 – 11 ZB 16.61 – [...] und vom 03.09.2015 – 11 CS 15.1505 – SVR 2015, 472).

In der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte ist allerdings umstritten, ob im Fall der sog. Reichsbürger das Äußern politischer und rechtlicher Auffassungen, die der Allgemeinheit völlig abwegig erscheinen (insbesondere Leugnen der Existenz der Bundesrepublik Deutschland und der Gültigkeit ihrer Rechtsnormen), und hierauf zurückzuführende Verhaltensweisen außerhalb des Straßenverkehrs für sich allein gesehen schon hinreichende tatsächliche Anhaltspunkte für eine die Fahreignung ausschließende psychische Erkrankung im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV zu begründen vermögen (aus der [uneinheitlichen] Rechtsprechung vgl. ThürOVG, Beschluss vom 02.02.2017 – 2 EO 887/16 – LKV 2017, 423 [OVG Sachsen-Anhalt 01.08.2017 – 2 M 63/17]; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30.01.2015 – OVG 1 S 10.13 – LKV 2015, 178 mit Anm. von Neubauer/Caspar; Beschluss vom 15.06.2012 – OVG 1 S 71.12 – LKV 2015, 177; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 16.04.2007 – 12 ME 154/07 – JurionRS 2007, 63286; VG Saarland, Beschluss vom 01.03.2013 – 10 L 360/13 – ZfSch 2013, 297; VG Sigmaringen, Beschluss vom 27.11.2012 – 4 K 3172/12 – [...]; VG Meiningen, Urteil vom 08.11.2011 – 2 K 297/11 Me – ThürVBl 2012, 183; VG Berlin, Beschluss vom 07.10.2011 – 20 L 108.11 – LKV 2012, 574; VG Frankfurt Oder, Beschluss vom 19.05.2011 – VG 2 L 58/11 – [...]; VG Braunschweig, Beschluss vom 23.02.2007 – 6 B 413/06 – [...]; ferner Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl., FeV § 11 Rn. 27; Müller/Rebler, DAR 2017, 349).

Bei den sog. Reichsbürgern handelt es sich um mehr oder weniger informell (vor allem über das Internet) verbundene Personen, die sich zwar in verschiedene Gruppierungen unterteilen lassen, aber sozusagen als gemeinsamen Nenner die Existenz der Bundesrepublik, die Legitimität ihrer Institutionen und die Gültigkeit ihrer Rechtsnormen leugnen. Aus Sicht der Allgemeinheit verhalten sich sog. Reichsbürger häufig penetrant und argumentieren aggressiv, absurd und realitätsfern, weshalb sie als wirr, aber angesichts der Leugnung geltender Rechtsnormen und staatlicher Institutionen nicht als harmlos wahrgenommen werden. Der Reichsbürgerszene werden deutlich mehr als 10.000 Personen zugerechnet (zum Phänomen der „Reichsbürger“ vgl. z.B. Rath, DRiZ 2017, 274; Caspar/Neubauer, LKV 2017, 1; Müller/Rebler a.a.O.). Indem die „Reichsbürger“ die Verbindlichkeit der bundesdeutschen Rechtsvorschriften in Abrede stellen, wird regelmäßig deren waffenrechtliche Zuverlässigkeit zu verneinen sein (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 10.10.2017 – 1 S 1470/17 – [...]; VG Augsburg, Beschluss vom 07.09.2017 – Au 4 S 17.1196 – [...] [insbesondere auch zur Zuordnung des Waffeninhabers zur „Reichsbürgerbewegung“]). Dem Senat liegen aber keine Erkenntnisse vor, dass das mit der Zugehörigkeit einer Person zu dieser Szene grundsätzlich einhergehende abweichende Verhalten, welches von der Allgemeinheit häufig als realitätsfern oder gar als wirr wahrgenommen wird, gehäuft auch auf eine der in Nummer 7 der Anlage 4 der FeV genannten (schwerwiegenden und deshalb regelmäßig die Fahreignung ausschließenden) Krankheiten zurück zu führen ist. Jedenfalls bei summarischer Prüfung ist deshalb davon auszugehen, dass das für Anhänger der „Reichsbürgerbewegung“ typische abweichende Verhalten

im Regelfall seinen Grund nicht in einer schwerwiegenden psychischen Erkrankung im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV hat, die den Menschen für gewöhnlich als individuelles Schicksal trifft, sondern dieses abweichende Verhalten vor allem der Zugehörigkeit zu dieser Gruppe geschuldet ist. Von daher dürften Äußerungen und Verhaltensweisen, die sich im Rahmen des bei Anhängern der „Reichsbürgerbewegung“ Üblichen halten, zwar auf eine akzentuierte Persönlichkeit, nicht aber auf einen Wahn oder Ähnliches schließen lassen und damit für sich allein gesehen noch nicht geeignet sein, einen Eignungsmangel wegen Vorliegens einer psychischen Erkrankung nach Nummer 7 der Anlage 4 der FeV als nahe liegend erscheinen zu lassen (im Ergebnis ebenfalls zurückhaltend gegenüber einer Pathologisierung sog. Reichsbürger z.B. ThürOVG, Beschluss vom 02.02.2017 a.a.O.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15.06.2012 a.a.O.; VG Sigmaringen, Beschluss vom 27.11.2012 a.a.O.; VG Frankfurt Oder, Beschluss vom 19.05.2011 a.a.O.).

Freilich kann sich hinter dem als realitätsfern oder gar als wirr wahrgenommenen Verhalten eines sog. Reichsbürgers auch eine psychische Krankheit im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV verbergen. Um im Fall eines sog. Reichsbürgers eine Untersuchungsanordnung zur Klärung der geistigen Fahreignung rechtfertigen zu können, bedarf es aber weiterer hinreichend gewichtiger Anhaltspunkte, die auf eine solche schwere psychische Krankheit hindeuten. Diese Anhaltspunkte können etwa in Äußerungen oder Verhaltensweisen zu sehen sein, die sich nicht mit der Zugehörigkeit zu dieser Gruppe erklären lassen bzw. die außerhalb des in der Reichsbürgerszene Üblichen zu verorten sind. So können sich etwa Bedenken in Bezug auf die psychische Kraftfahreignung ergeben bei gänzlich unzusammenhängenden, völlig verworrenen Aussagen, die zudem eine Vielzahl gravierender sprachlicher Unstimmigkeiten enthalten und nicht einmal eine logische Gedankenfolge erkennen lassen; solche nicht nachvollziehbaren Gedankensprünge und sprachliche Auffälligkeiten können auf kognitiven Defiziten beruhen (vgl. ThürOVG, Beschluss vom 02.02.2017 a.a.O.). Daneben kann bei Vorliegen einer hinreichend fundierten ärztlichen (Vor-)Einschätzung, der Betroffene leide möglicherweise an einer (die Fahreignung beeinträchtigenden) psychischen Krankheit, eine Untersuchungsanordnung nach § 11 Abs. 2 FeV sachlich gerechtfertigt sein (zu solchen ärztlichen Hinweisen vgl. etwa Senatsurteil vom 10.12.2013 a.a.O.; OVG Niedersachsen, Urteil vom 18.04.2016 a. a. O.; BayVGH, Beschlüsse vom 25.04.2016 – 11 CS 16.227 – [...] und vom 03.09.2015 a.a.O.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15.06.2012 a. a.O.).

Wie bereits das Verwaltungsgericht im Ergebnis zutreffend festgestellt hat, geht das, was in der streitigen Untersuchungsanordnung vom 23.02.2017 dem Antragsteller vorgehalten wird, nicht über das hinaus, was für die „Reichsbürgerbewegung“ typisch ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragsteller im Rahmen der gegen seine Tochter gerichteten Polizeiaktion – jedenfalls am Ende – sogar eskalierend auf seine Tochter eingewirkt hat, sodass der Führerschein den Polizeibeamten letztlich ausgehändigt werden

konnte. Entgegen dem Vorbringen seines Verfahrensbevollmächtigten hat der Senat keinen Zweifel an der Zugehörigkeit des Antragstellers zur Reichsbürgerszene. Dass dem abweichenden, als realitätsfern oder gar als wirr erscheinenden Verhalten, das die Antragsgegnerin dem Antragsteller vorhält, eine schwerwiegende psychische Erkrankung im Sinn der Nummer 7 der Anlage 4 der FeV zugrunde liegen könnte, ist somit derzeit allenfalls eine entfernt liegende Möglichkeit, die hier als Grund für die streitige Untersuchungsanordnung voraussichtlich nicht ausreicht.

Begeht ein sog. Reichsbürger Verkehrsordnungswidrigkeiten, die erkennbar auf seine politischen und rechtlichen Auffassungen zurück zu führen sind, oder fällt er (ggf. auch außerhalb des Straßenverkehrs) durch eine besondere Aggressivität auf, so bleibt es der Fahrerlaubnisbehörde unbenommen zu prüfen, ob dann die Voraussetzungen vorliegen, um nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 bis 7 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Ein solche Anordnung ist allerdings im vorliegenden Fall nicht ergangen, auch ist derzeit nicht ersichtlich, dass beim Antragsteller die Voraussetzungen hierfür vorliegen würden.

Der Antragsgegnerin ist einzuräumen, dass bereits in der erklärten Missachtung bundesdeutscher Normen ein auch den Straßenverkehr betreffendes nicht unerhebliches Gefahrenpotenzial liegen kann. Allerdings bietet das Straßenverkehrsrecht – anders als das Waffenrecht mit dem Tatbestandsmerkmal der Zuverlässigkeit – derzeit keine Handhabe, um bereits hieran anknüpfend behördliche Maßnahmen, die der Gefahrenabwehr dienen, treffen zu können; der Normgeber wird zu überlegen haben, ob nicht insoweit ein Handlungsbedarf besteht.

Vorsorglich weist der Senat darauf hin, dass die Untersuchungsanordnung vom 23.02.2017 möglicherweise auch formell rechtswidrig ist. Jedenfalls ist derzeit nicht erkennbar, dass die dem Antragsteller in der Untersuchungsanordnung gesetzte Frist für die Vorlage des Gutachtens bis zum 26.04.2017 ausreichend bemessen war (vgl. § 11 Abs. 6 Satz 2 erster Halbsatz i.V.m. Abs. 8 Satz 1 FeV). Die von der Antragsgegnerin durchgeführte öffentliche Zustellung der Untersuchungsanordnung dürfte einen wesentlichen Verfahrensfehler aufweisen. Nach § 10 Abs. 1 Satz 2 LVwZG trifft die Anordnung über die öffentliche Zustellung ein zeichnungsberechtigter Bediensteter. In § 10 Abs. 2 Satz 5 und 6 LVwZG ist geregelt, dass in den Akten zu vermerken ist, wann und wie die Benachrichtigung bekannt gemacht wurde, und dass das Dokument als zugestellt gilt, wenn seit dem Tag der Bekanntmachung der Benachrichtigung zwei Wochen vergangen sind. In den Behördenakten befinden sich unter dem 28.02.2017 zwei unterschiedliche Zustellungsanordnungen, indem der Aushang an der Gemeindeverkündungstafel zum einen „mindestens eine Woche (ohne Anschlags- und Abnahmetag)“ und zum anderen „in der Zeit ab 02.03.2017 für mindestens 10 Tage“ erfolgen sollte. Auf Blatt 259 der Behördenakte befindet sich dann ein handschriftlicher Vermerk, wonach die Benachrichtigung eine Woche, nämlich vom 03.03.2017 bis zum 09.03.2017 ausgegangen habe. Alle drei Vermerke widersprechen sich und darüber hinaus auch der

Gesetzeslage insoweit, als die Benachrichtigung während des gesamten in § 11 Abs. 2 Satz 6 LVwZG genannten Zeitraums von zwei Wochen ununterbrochen aushängen muss (vgl. Schlatmann in Engelhardt/App/Schlatmann, VwVG/VwZG, 11. Aufl., VwZG § 10 Rn. 15). Zwar gilt nach § 9 LVwZG der Zustellungsmangel mit tatsächlichem Zugang des Dokuments als geheilt, jedoch trägt hierfür und für den genauen Zeitpunkt der tatsächlichen Kenntnisnahme des Dokuments die Behörde die Beweislast (vgl. Schlatmann a.a.O. Rn. 19 und § 8 Rn. 4). Auf Grund des Schreibens seines Verfahrensbevollmächtigten vom 11.05.2017 steht zwar fest, dass der Antragsteller die Untersuchungsanordnung vom 23.02.2017 tatsächlich erhalten hat, jedoch hat der Antragsteller in diesem Schreiben geltend gemacht, dass er vom 11.02.2017 bis 07.05.2017 in Spanien gewesen sei. Der von der Antragsgegnerin darzulegende und ggf. zu beweisende genaue Zeitpunkt der Kenntniserlangung ist damit derzeit zumindest unklar.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung und -änderung beruht auf § 63 Abs. 2 und 3, §§ 47, 53 Abs. 2 Nr. 2 und § 52 Abs. 1 und 2 GKG i.V.m. den Empfehlungen Nr. 1.5, 46.2, 46.3 und 46.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (abgedruckt z.B. in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, unter § 163). Nach der Rechtsprechung des Senats sind bei der Festsetzung des Streitwerts in Verfahren wegen der Entziehung einer Fahrerlaubnis diejenigen Beträge zu addieren, die für die nach § 6 Abs. 3 FeV eigenständig bedeutsamen Fahrerlaubnisklassen nach dem einschlägigen Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit jeweils anzusetzen sind (vgl. grundlegend Senatsbeschluss vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – [...]). Dem Antragsteller wurde 1966 eine Fahrerlaubnis der vormaligen Klasse 3 erteilt. Von den Fahrerlaubnisklassen des Antragstellers sind nach § 6 Abs. 3 FeV nur die Klassen A1, BE und C1E von selbständiger, bei der Streitwertbemessung zu berücksichtigender Bedeutung. Die Klassen A und CE wirken sich dagegen nicht streitwerterhöhend aus, da sie durch die Schlüsselzahlen A 79.03 und A 79.04 bzw. CE 79 erheblich eingeschränkt sind (vgl. A. I. Lfd. Nr. 17 Spalte 6 der Anlage 3 der FeV i. V. m. der Anlage 9 der FeV). Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Grundlage der Fahrerlaubnisentziehung

StVG § 4 Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8

Maßgebend für die Rechtmäßigkeit einer Maßnahme nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG sind die im Fahrerlaubnisregister eingetragenen und der Fahrerlaubnisbehörde vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Eintragungen im Fahreignungsregister.

OVG Schleswig-Holstein Beschl. v. 6.12.2017 – 4 MB 91/17

■ Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet.

Die dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, rechtfertigen keine Abänderung oder Aufhebung des angefochtenen Beschlusses. Das Verwaltungsgericht hat den streitgegenständlichen Bescheid, mit dem die Fahrerlaubnis des Antragstellers entzogen wurde, als offensichtlich rechtmäßig angesehen. Rechtsgrundlage sei § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 StVG. Danach sei die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich für einen Fahrerlaubnisinhaber 8 Punkte oder mehr im Fahreignungsregister ergeben und vorher die Maßnahmen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und 2 StVG durchgeführt worden sind. Für den Antragsteller hätten sich aufgrund diverser Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr im Zeitraum zwischen dem 15. März 2016 und dem 11. Mai 2017 ein Punktestand von insgesamt 8 Punkten nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem ergeben. Der Antragsgegner habe auch ordnungsgemäß den Maßnahmenkatalog des § 4 Abs. 4 StVG durchgeführt, indem er den Antragsteller mit Schreiben vom 6. Februar 2017 gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 StVG schriftlich ermahnt und ihn sodann, nachdem sich ein Punktestand von 6 Punkten für den Antragsteller ergeben hatte, mit Schreiben vom 6. April 2017 gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG schriftlich verwarnet habe. Mit den weiteren Zuwiderhandlungen habe der Antragsteller dann die letzte Sanktionsstufe des § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG erreicht. Zwar seien zum Zeitpunkt der Ermahnung bereits weitere Ordnungswidrigkeiten begangen worden. Der Antragsgegner habe jedoch keine Kenntnis von weiteren Verstößen zu diesem Zeitpunkt gehabt, weshalb auch keine Punktereduzierung gemäß § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG erfolgt sei. Zwar liege dem § 4 Abs. 5 StVG grundsätzlich das Tattagprinzip zugrunde, der Gesetzgeber habe jedoch mit der Regelung des § 4 Abs. 6 StVG eine bewusste Ausnahme vom Tattagprinzip normiert mit der Folge, dass eine Punkteverringerung erst dann eintritt, wenn der Fahrerlaubnisbehörde die weiteren, zum Erreichen der nächsten Stufe führenden Punkte auch bei Ergreifen der Maßnahme bekannt waren (unter Hinweis auf BT-Drs. 18/2775 S. 10). Soweit sich der Antragsteller darauf berufe, dass die Ermahnung sowie die Verwarnung ihre „Warnfunktion“ nicht habe entfalten können, sei dies bereits deshalb nicht nachvollziehbar, da ihm die Verwarnung am 8. Februar 2017 zugestellt worden sei und er die letzte Zuwiderhandlung, die letztlich zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt habe, erst am 11. Mai 2017 begangen habe. Im Übrigen sei die Erfüllung der Warnfunktion ausweislich der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 18/2775 S. 9 f.) nicht Voraussetzung für die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Hiergegen wendet die Beschwerde ein, dass durch die Auffassung des Verwaltungsgerichts letztendlich die in § 4 Abs. 5 und Abs. 6 StVG normierte Stufensystematik ausgehöhlt würde. Die Verwarnung habe ihren Zweck nicht mehr erreichen können, da der Antragsteller zu diesem Zeitpunkt bereits 7 Punkte im Fahreignungsregister nach dem Tattagprinzip gehabt habe. Darauf, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei

Ausspruch der Ermahnung von weiteren Vergehen noch keine Kenntnis gehabt habe, könne es nicht ankommen. Der Fahrerlaubnisinhaber habe keinerlei Einflussmöglichkeiten auf den Zeitpunkt der Mitteilungen an die Fahrerlaubnisbehörde. Es sei nicht ersichtlich, weshalb der geahndete Mobiltelefonverstoß, der bereits am 29. März 2017 rechtskräftig geworden sei, nicht bereits vor Aussprechen der Verwarnung hätte mitgeteilt werden können. Ebenso sei nicht nachvollziehbar, wieso die ersten 5 Punkte nicht zu einem früheren Zeitpunkt mitgeteilt wurden. Zum Zeitpunkt der Verwarnung sei der Punktestand bereits so gewesen, dass jedweder weitere Verstoß zur Entziehung führen musste. Eine Warnfunktion sei allein von der Ermahnung, die hier den Zweck der Verwarnung erfüllt habe, ausgegangen. Bei dieser Sachlage mache das gesamte Stufensystem keinen Sinn. So sei beispielsweise auch der zeitgleiche Ausspruch einer Verwarnung mit der Entziehung der Fahrerlaubnis denkbar. Darauf, ob konkret der Antragsteller auf die Verwarnung noch habe reagieren können, komme es letztlich nicht an.

Dieses Vorbringen führt nicht zum Erfolg der Beschwerde. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der Senat anschließt, ist geklärt, dass spätestens seit der zum 5. Dezember 2014 in Kraft getretenen Gesetzesänderung (Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 28. November 2014, BGBl. I, S. 1802), durch welche insbesondere hinsichtlich der Regelung in § 4 Abs. 5 und Abs. 6 StVG das Fahreignungs-Bewertungssystem (erneut) geändert worden ist, für das Ergreifen von Maßnahmen nicht mehr ausschließlich auf den sich für den betreffenden Tag ergebenden Punktestand abzustellen ist. Maßgebend für die Rechtmäßigkeit einer Maßnahme nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG und eine Verringerung des Punktestandes nach § 4 Abs. 6 Satz 2 und 3 StVG sind vielmehr die im Fahrerlaubnisregister eingetragenen und der Fahrerlaubnisbehörde im Zeitpunkt des Ergreifens der Maßnahme nach § 4 Abs. 8 StVG übermittelten Zuwiderhandlungen (BVerwG, Urt. v. 26.01.2017 – 3 C 21.15–, [...] Rn. 22). Im Fahreignungs-Bewertungssystem entscheidet die Fahrerlaubnisbehörde mithin auf der Grundlage der ihr gemäß § 4 Abs. 8 StVG vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Eintragungen im Fahreignungsregister. Dieser Kenntnisstand ist maßgebend für die Rechtmäßigkeit der Maßnahme nach § 4 Abs. 5 StVG. Für die Frage, ob die Maßnahme der davor liegenden Stufe noch nicht ergriffen worden ist und sich, wenn zunächst diese Maßnahme zur ergreifen ist, der Punktestand verringert (§ 4 Abs. 6 Satz 2 und 3 StVG) gilt nichts anderes. Eine andere Betrachtung liefe dem Ziel der Gesetzesänderung zuwider, bei einer Anhäufung von Verkehrsverstößen die Entziehung der Fahrerlaubnis auch dann zu ermöglichen, wenn der Betroffene nach der Verwarnung die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr durch eine Änderung seines Verkehrsverhaltens verhindern kann (BVerwG, Urt. v. 26.01.2017, a.a.O. Rn. 25).

Richtig ist, dass das Bundesverwaltungsgericht im alten Mehrfachtäter-Punktesystem der Stufung der Maßnahmen eine „Warnfunktion“ beigemessen und daraus hergeleitet

hatte, dass die Maßnahmen den Fahrerlaubnisinhaber möglichst frühzeitig und insbesondere noch vor Eintritt in die nächste Stufe erreichen sollten, damit ihm die Möglichkeit der Verhaltensänderung effektiv eröffnet werde (vgl. BVerwG, Urt. v. 25.09.2008 – 3 C 3.07 –, BVerwGE 132, 48 Rn. 33). Die Fahrerlaubnis konnte nur entzogen werden, wenn deren Inhaber nach seiner Verwarnung eine weitere zur Überschreitung der Schwelle von § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a.F. führende Zuwiderhandlung begangen hatte. Weitere vor der Verwarnung begangene, der Fahrerlaubnisbehörde im Zeitpunkt der Verwarnung aber noch nicht bekannte Zuwiderhandlungen konnten auf der Grundlage des Mehrfachtäter-Punktesystems nicht unmittelbar zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen. Hiervon hat sich jedoch der Gesetzgeber für das Fahreignungs-Bewertungssystem bewusst abgesetzt. Bei Fahrerlaubnisinhabern, die sich durch eine Anhäufung von innerhalb kurzer Zeit begangenen Verkehrsverstößen als ungeeignet erwiesen haben, sollen die Verkehrssicherheit und das Ziel, die Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrern zu schützen, Vorrang vor dem Erziehungsgedanken haben. Die Erziehungswirkung liegt danach dem Gesetzssystem als solchem zugrunde, während die Stufen in erster Linie der Information des Betroffenen dienen. Die Maßnahmen stellen lediglich eine Information über den Stand im System dar. Die Prüfung der Behörde, ob die Maßnahme der vorangehenden Stufe bereits ergriffen worden ist, ist vom Kenntnisstand der Behörde bei der Bearbeitung zu beurteilen und beeinflusst das Entstehen von Punkten nicht (BVerwG, Urt. v. 26.01.2017, a.a.O. Rn. 23 unter Hinweis auf BT-Drs. 18/2775, S. 9). Dabei muss sich die Fahrerlaubnisbehörde weder das Wissen, über das eine der im Maßnahmesystem „vorgelagerten“ Stellen (hier: Kraftfahrt-Bundesamt) hinsichtlich weiterer Verkehrsverstöße verfügt, noch ein Verschulden dieser Stellen bei der Datenübermittlung zurechnen lassen. Eine Zurechnung von Wissen oder von Verschulden bei der Datenübermittlung liefe nämlich der Konzeption des Gesetzgebers zuwider, nach der gerade auf den Kenntnisstand der Fahrerlaubnisbehörde abgestellt werden soll.

Richtig ist, dass sich im Einzelfall eine Ungleichbehandlung zwischen denjenigen Fahrerlaubnisinhabern, bei denen die Ermahnung und die Verwarnung ihre Warnfunktion entfalten konnten und denjenigen, bei denen dies aufgrund der Umstände des einzelnen Falles nicht möglich war, ergeben kann. Das Ziel, die Allgemeinheit mit Hilfe eines typisierenden Fahreignungs-Bewertungssystems und einer daran anknüpfenden Maßnahmenstufung effektiv vor ungeeigneten Fahrern zu schützen, bietet jedoch für eine solche Ungleichbehandlung noch einen hinreichenden Sachgrund. Wann die Fahrerlaubnisbehörde den Fahrerlaubnisinhaber verwarnen kann, hängt nicht nur vom zeitlichen Abstand der Verkehrsverstöße, sondern auch davon ab, wann deren Ahndung rechtskräftig wird (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG), wann die Gerichte, Staatsanwaltschaften und anderen Behörden dem Kraftfahrt-Bundesamt die über die Zuwiderhandlungen zu speichernden Daten mitteilen (§ 28 Abs. 4 StVG), wann das Kraftfahrt-Bundesamt der Fahrerlaubnisbehörde die Eintragungen im Fahreignungsregister übermittelt (§ 4 Abs. 8 StVG) und wel-

che Bearbeitungszeiten bei der Fahrerlaubnisbehörde selbst anfallen. Soweit im Fahreignungs-Bewertungssystem die Punkteverringerung nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG auch vom Ablauf des Verwaltungsverfahrens abhängt, müssen die damit verbundenen zusätzlichen Unwägbarkeiten hingenommen werden. Der Senat hat deshalb ebenso wie das Verwaltungsgericht keine Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der in § 4 StVG normierten Regelungen über das Fahreignungs-Bewertungssystem (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 26.01.2017, a.a.O. Rn. 33 ff. u. VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 06.08.2015 – 10 S 1176/15 –, [...] Rn. 18 ff.).

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO, die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1, § 53 Abs. 2, § 52 Abs. 2 GKG i.V.m. 46.3 und 46.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Kein Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens bei Ablehnung der Beiziehung von Unterlagen

StPO § 147 Abs. 1, § 244 Abs. 2, Abs. 3, EMRK Art. 6 Abs. 1

1. Die Ablehnung eines Antrags auf Beiziehung von nicht bei den Akten befindlichen Unterlagen (etwa Lebensakte eines Abstands- und Geschwindigkeitsmessgeräts) verletzt nicht den Grundsatz des fairen Verfahrens (Art. 20 GG, Artikel 6 EMRK); vielmehr handelt es sich um einen Beweismittlungsantrag, dessen Ablehnung nur unter Aufklärungsgesichtspunkten (§244 Absatz II StPO) gerügt werden kann.
2. Ein Antrag, der auf die Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zum Beweis der Behauptung gerichtet ist, dass die dem vorgeworfenen Abstandsverstoß zu Grunde liegende „Messung nicht ordnungsgemäß“ sei und dass die „Vorgaben der PTB nicht eingehalten“ worden seien, stellt mangels hinreichend bestimmter Tatsachenbehauptung keinen Beweisantrag i.S.d. § 244 Absatz III StPO, § 77 Absatz II OWiG dar.
3. Die bei einem Abstandsverstoß zu beachtende „Beobachtungsstrecke“ soll gewährleisten, dass der Verstoß auch vorwerfbar begangen wurde, was etwa bei einem plötzlichen Abbremsen oder einem unerwarteten Spurwechsel durch den Vordermann fraglich sein könnte. Aus diesem Grund muss die Beobachtungsstrecke nicht exakt 300 m betragen (Aufrechterhaltung OLG Bamberg, NZV 2015, 309).
4. Einem Beweisantrag auf Beiziehung und Verlesung der Lebensakte kann nicht ohne Weiteres die Qualität eines Beweisantrags mit der Begründung abgesprochen werden, dass es sich bei der Beweistatsache um eine „aufs Geratewohl ins Blaue hinein“ aufgestellte Behauptung handele, zumal dem Antragsteller der Inhalt der Lebensakte gerade

nicht bekannt und es ihm nicht verwehrt ist, auch solche Tatsachen unter Beweis zu stellen, die er lediglich für möglich hält oder nur vermutet.

OLG Bamberg Beschl. v. 4.10.2017 – 3 Ss OWi 1232/17 (NZV 2018, 80)

Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren zur Nachtzeit

OWiG § 79 Abs. 1 Nr. 2

1. Bei einer Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren zur Nachtzeit müssen Feststellungen zu den Beleuchtungsverhältnissen, zu der Erfassung und Schätzung des notwendigen gleichbleibenden Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug und zu der Erkennbarkeit der Umriss des vorausfahrenden Fahrzeugs getroffen werden (OLG Düsseldorf BeckRS 2014, 03014).
2. Ein Sicherheitsabschlag in Höhe von 20% berücksichtigt bei guten allgemeinen Sichtverhältnissen grundsätzlich alle zugunsten des Täters in Betracht kommenden Fehlerquellen (BayObLG BeckRS 1996, 03868).
3. Zu den erforderlichen tatsächlichen Feststellungen bei einer Verurteilung wegen einer durch Nachfahren festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung. (Redaktionelle Leitsätze)

OLG Hamm Beschl. v. 18.12.2017 – 5 RBs 220/17 (BeckRS 2017, 137595)

Dieselgate – Rücktritt beim Gebrauchtwagenkauf

BGB §§ 323 I, V 2, 434 I 2 Nr. 2

1. Die Verwendung einer Manipulations-Software in einem Gebrauchtwagen begründet einen Sachmangel jedenfalls dann, wenn der Wagen vor dem Bekanntwerden des Diesel-Abgasskandals erworben wurde.
2. Der durch die Verwendung einer Manipulations-Software in einem Gebrauchtwagen begründete Sachmangel ist nicht unerheblich im Sinne des § 323 V 2 BGB.
3. Die Frist zur Nachbesserung eines mit einer Manipulations-Software versehenen Fahrzeugs muss so bemessen sein, dass dem Verkäufer die Rücksprache mit dem Hersteller und die Anforderung einer bereits vorhandenen und genehmigten Software möglich sind.

OLG Köln Beschl. v. 20.12.2017 – 18 U 112/17 (NZV 2018, 72)

Haftung bei Fußgängerunfall

StVG § 7 Abs. 1, StVO § 1 Abs. 2, § 3 Abs. 2a, § 25 Abs. 3 S. 1

Liegt der Verstoß eines Fußgängers gegen § 25 Abs. III StVO vor, tritt die durch keinen schuldhaften Verursachungsbeitrag erhöhte Betriebsgefahr des unfallbeteiligten Pkw vollständig zurück.

OLG München Ur. v. 10.11.2017 – 10 U 491/17 (NJW-Spezial 2017, 715)

Persönliche Haftung eines Straßenbahnführers bei einem Unfall

BGB § 187 Abs. 1, § 823 Abs. 1, StVG § 1 Abs. 2, § 17 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 4, § 18 Abs. 1 S. 1, HPflG § 1 Abs. 1, StVO § 9 Abs. 1 S. 3, ZPO § 287, § 528 S. 2

1. Der Führer einer Straßenbahn haftet weder aus § 18 Abs. 1 S. 1 StVG noch aus § 1 Abs. 1 HPflG.
2. Kommt es zu einer Kollision zwischen einem Pkw und einer Straßenbahn, weil sich der Pkw-Führer ohne Beachtung der herannahenden Straßenbahn unter schuldhaftem Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 3 StVO im Gleisbereich auf-

gehalten hat, ohne dass feststeht, dass auch den Straßenbahnfahrer ein Verschulden an der Kollision trifft, so kann eine Alleinhaftung von Fahrer und Halter des Pkws im Verhältnis zum Straßenbahnbetriebsunternehmer gerechtfertigt sein.

3. Rechtshängigkeitszinsen werden analog § 187 Abs. 1 BGB erst ab dem auf die Zustellung folgenden Tag geschuldet. (redaktionelle Leitsätze)

OLG München Ur. v. 17.11.2017 – 10 U 1319/17 (BeckRS 2017, 133345)

Entzug der Fahrerlaubnis bei 8 Punkten unabhängig vom Kenntnisstand der Behörde bei zuvor ergriffenen Maßnahmen

StVG § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 1–3, § 4 Abs. 6 S. 1, 4, § 4 Abs. 8

1. § 4 Abs. 6 Satz 4 StVG ist – ggf. als Ergebnis einer analogen Anwendung dieser Norm – keine allgemeine Aussage dahin zu entnehmen, dass für eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG zu den für Maßnahmen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nrn. 1 und 2 StVG (Ermahnung bzw. Verwarnung) berücksichtigten Punkten nur solche hinzugerechnet werden können, die der Fahrerlaubnisbehörde erst nach diesen Maßnahmen bekannt geworden sind.
2. Für das Ergreifen der Maßnahmen gemäß § 4 Abs. 5 StVG kommt es auf die Kenntnis der Fahrerlaubnisbehörde an. Der Fahrerlaubnisinhaber kann sich nicht darauf verlassen, dass sein Punktestand tatsächlich nicht höher ist, als in der Ermahnung bzw. Verwarnung mitgeteilt.

OVG Hamburg Beschl. v. 8.1.2018 – Az.: 4 Bs 94/17 (JurionRS 2018, 10149)

Abschleppen eines stillgelegten nicht verkehrsbehindernd abgestellten Pkw im Wege des Sofortvollzugs

VwVG NRW § 55 Abs. 1, § 55 Abs. 2, StrWG § 22 S. 1, 2, OBG § 18 Abs. 1 S. 1 § 18 Abs. 2 S. 2

Das Abschleppen eines stillgelegten, aber nicht verkehrsbehindernd abgestellten Kraftfahrzeugs im Wege des Sofortvollzugs ist nur in Ausnahmefällen zulässig. Regelmäßig ist

zunächst der Versuch zu unternehmen, den vorrangig verantwortlichen Halter als Adressat einer möglichen Ordnungsverfügung mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln und ihn aufzufordern, das Fahrzeug zu entfernen. Zu diesem Grundsatz steht eine Verwaltungspraxis, die pauschal alle Fälle der Beseitigung nicht zugelassener Kraftfahrzeuge im Wege des sofortigen Vollzuges behandelt und damit den Ausnahmefall zur Regel macht, im offensichtlichen Widerspruch. (amtl. Leitsatz)

OVG Münster Beschl. v. 24.11.2017 – 5 A 1467/16 (JurionRS 2017, 28413)

Abstellen eines Anhängers mit einer Werbefläche als gebührenpflichtige Sondernutzung

VwGO § 108 Abs. 1, § 124 Abs. 2 Nr. 1, 3, StrWG NRW § 18, § 19a, Sondernutzungssatzung § 10 Abs. 1 Buchst. c)

i. Zur Beurteilung im Einzelfall, ob ein ursprünglich als Autotransportanhänger konstruiertes Fahrzeug auf Grund

einer fest montierten Werbekonstruktion als Werbefahrzeug zu bewerten ist.

2. Der Eigentümer bzw. Halter eines Fahrzeugs kann im Einzelfall auch dann die Sondernutzung ausüben und damit Gebührenschnldner von Sondernutzungsgebühren sein, wenn er dieses Fahrzeug an einen Dritten verliehen hat. (amtl. Leitsätze)

OVG Münster Beschl. v. 22.01.2018 – Az.: 11 A 1450/16 (JurionRS 2018, 10226)

Wenn ein abgestellter Pkw, bei dem versehentlich die Handbremse nicht angezogen worden war, gegen ein anderes Fahrzeug stößt, so ist das nichts weiter als reine Physik.

Aus dem Schreiben der Versicherung:

Der Anstoß erfolgte lediglich durch die Anziehungskraft der Erde, da das Gelände leicht abfällig ist.

Einen abfälligen Kommentar verkneife ich mir jetzt mal.

Aber es muss nicht immer schlimm ausgehen. So berichteten die Northeimer Neuesten Nachrichten:

Sechs Menschen sind bei einem Unfall in Göttingen am Mittwoch schwer verletzt worden – glücklicherweise nur leicht.

Opfer einer Straßenverkehrsgefährdung waren sie geworden, ein Ehepaar und ihr Pkw. Während sie selbst mit dem Schrecken davongekommen waren, vermeldeten die Akten zum Pkw einen Totalschaden.

Auf die knappe und allgemein gehaltene Frage der Staatsanwaltschaft, wie hoch der Zeitwert gewesen sei, kam die Antwort:

Der Zeitwert unseres Honda beträgt ca. 10 000 €, der Zeitwert meines Mannes und meiner sind in Geld leider nicht zu bemessen.

Aus: „In dubio torero“ von Wilfried Ahrens