

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)



Inhalt

Zu aktuellen Themen

Ausblick auf das Jahr 2022 1

Pressemeldungen der Gerichte

BGH entscheidet über Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit Fragen der Verjährung 03

BGH: „Dieselverfahren“; Beginn der dreijährigen Verjährung 05

BGH: „Dieselverfahren“; Bemessung des Nutzungsvorteils beim Leasing 06

BGH: Keine Haftung der Bundesrepublik Deutschland im sog. Diesel-Skandal für eine möglicherweise unzureichende Umsetzung und Anwendung europäischen Rechts 07

BGH verwirft „taggenaue Berechnung“ des Schmerzensgeldes 08

AG München: Bezeichnung eines Ausstellungsfahrzeugs als Neuwagen führt zur Minderung 09

AG München: Zusammenstoß mit offener Tür beim Einparken führt nicht zu Schadensersatzpflicht; „Anscheinsbeweis gegen Türöffnen“ 10

Bundesrat fordert höhere Strafen für Verkehrsdelikte mit Todesfolge 11

Rechtsprechung

OLG München: Mithaftung des nicht angeschnallten Beifahrers 12

OLG Frankfurt: Anforderungen an atypischen Einzelfall bei Regelfahrverbot 24

OLG Hamm: Anforderung an Darlegungspflicht bei Vorschaden im Anstoßbereich 27

VG Mainz: Fahrtenbuchauflage trotz Einräumen des Verkehrsverstoßes 30

Verkehrsrecht in Kürze

BGH: Familienprivileg und gestörte Gesamtschuld 34

BVerfG: Straftatbestand zu verbotenen Kraftfahrzeugrennen ist verfassungskonform 34

KG Berlin: Auffahren nach Spurwechsel (vgl. auch OLG Frankfurt Verkehrsjurist 4/21) 34

KG Berlin: Gestellter Unfall mit sicherungsüberragendem Fahrzeug; Eigentümer muss sich Handeln des Besitzers zurechnen lassen 34

BayObLG: Verbotswidrige Nutzung eines Mobiltelefons durch Halten auch ohne Hände möglich 35

OLG Celle: Verzögerung wegen Abwartens der Reparaturfreigabe durch gegnerischen Versicherer zulasten des Geschädigten 35

OLG Koblenz: Staatshaftungsklage wegen „Dieselskandal“ erfolglos 35

LG Hamburg: „Rettungsgasse“ innerorts; Haftungsverteilung bei Zusammenstoß mit Einsatzfahrzeug 36

LG Stuttgart: kein genereller Verdacht auf alkohol- bzw. drogenbedingte Fahrunfähigkeit bei Fahrerflucht; Anforderungen an Kausalitätsgegenbeweis 36

AUSBLICK AUF DAS JAHR 2022

Nun ist das Jahr 2022 nicht mehr ganz so jung, das erste Quartal ist bereits vorbei. Was erwartet uns in diesem Jahr?

1. Bußgeldnovelle

Die neue BKat-VO ist am 09.11.2021 in Kraft getreten. Wir hatten bereits in unserem Verkehrsjuristen 03/2021 etwas ausführlicher Stellung genommen und möchten dies daher nicht weiter thematisieren.

2. Kaufrechtreform

Wesentlicher dürfte die Kaufrechtreform sein, die zum 01.01.2022 in Kraft getreten ist und für alle ab dem 01.01.2022 geschlossenen Kaufverträge gilt. Die wesentlichen Änderungen hierzu sind:

a) Verlängerung der Beweiserleichterung

Die Vermutung, dass der Kaufgegenstand bereits bei Übergabe einen Mangel aufweise, wenn dieser innerhalb von 6 Monaten nach Übergabe auftrat, wird nun auf 12 Monate verlängert.

b) Sachmangelbegriff

Der Sachmangelbegriff hat sich geändert. Die objektive Komponente wurde deutlich gestärkt. Der Kaufgegenstand muss sich neben der vereinbarten Beschaffenheit auch zur gewöhnlichen Verwendung eignen und eine Beschaffenheit aufweisen, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist. Der Käufer muss bereits vor Abschluss des Kaufvertrages in Form einer negativen Beschaffenheitsvereinbarung darauf hingewiesen werden, dass der Kaufgegenstand nicht den objektiven Anforderungen entspricht.

c) Ablaufhemmung der Verjährung

Bei Mängeln, die erst zum Ende der Gewährleistungszeit auftreten, verjähren diese in der Regel nicht vor Ablauf von vier Monaten nach erstmaligem Auf-

treten des Mangels und nicht vor Ablauf von zwei Monaten nach einem Nacherfüllungsversuch.

d) Waren mit digitalen Elementen

Neben dem Verbrauchervertrag für digitale Produkte wurden auch Verbraucherverträge über Waren mit digitalen Elementen eingeführt. Hier gilt ein erweiterter Sachmangelbegriff; den Verkäufer trifft eine zusätzliche Aktualisierungspflicht.

e) Garantieerklärung

Garantieerklärungen müssen künftig einfach und verständlich abgefasst sein und dem Käufer spätestens bis zur Lieferung zur Verfügung gestellt werden.

3. CO₂-Bepreisung

Ab dem 01.01.2022 erhöht sich der Preis auf 30 € pro Tonne CO₂. Dies soll bewirken, dass klimaschädliche Produkte teurer sind als klimafreundliche.

4. Ladesäulen

Ab dem 01.03.2022 sollen Ladesäulen nutzerfreundlicher werden. Dies wird durch standardisierte Schnittstellen erreicht, so dass sich die Abrechnung einfacher gestaltet und auch die Betriebsbereitschaft und der Belegungsstatus übermittelt werden können.

5. Assistenzsysteme im Auto

Ab dem 06.07.2022 sollen für neue Fahrzeugtypen Fahrzeugassistenzsysteme Pflicht werden. Demnach sollen eingeführt werden: Geschwindigkeitsassistent, Notbremslicht, Rückfahrassistent, Notbrems-Assistenzsystem, Notfall-Spurhalteassistent, Müdigkeitswarnsystem und Unfalldatenspeicher.

6. Sonstige Neuerungen

Die Regelungen zur Förderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen werden im Oktober 2022 verschärft.

Die DIN-Norm zum Inhalt von Ver-

bandskästen wurde geändert. Es sind nun auch Mund-Nasen-Masken einbezogen worden. Die Änderung der StVO diesbezüglich wird voraussichtlich noch im Jahr 2022 erfolgen, so dass künftig die Anpassung des Inhalts des Verbandskastens erforderlich ist.

7. Neues zum „Dieselskandal“ – eine „Never-Ending Story“

Der „Dieselskandal“ beschäftigt uns und vor allem die Gerichte nun schon seit mehreren Jahren. Bekannt wurde die Manipulation im September 2015. Seitdem sind bereits sechs Jahre vergangen. Wenig überraschend sind die Gerichte immer noch mit den Verfahren gegen die betroffenen Fahrzeughersteller beschäftigt.

Im ersten Quartal dieses Jahrs hat der BGH einige Entscheidungen zum Dieselskandal gefällt, die bis Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht waren. Eine kleine Übersicht haben wir als Pressemeldungen abgedruckt.

Ein Ende ist nicht in Sicht, nachdem die Polizei im Februar 2022 über weitere Ermittlungen gegen den FCA.-Konzern informierte.

8. 13. ACE-Verkehrsrechtstag in Würzburg

Der ACE Auto Club Europa e.V. veranstaltet am 06.05.2022 und 07.05.2022 seinen jährlichen Verkehrsrechtstag. Diesmal sind wir zu Gast in Würzburg. Eine Anmeldung kann über die Homepage erfolgen: www.ace.de/autoclub/der-club/termine/verkehrsrechtstag

9. 60. Verkehrsgerichtstag

Traditionell beginnen wir die erste Ausgabe des Verkehrsjuristen mit einem Bericht über den Verkehrsgerichtstag in Goslar. Da der Verkehrsgerichtstag aus dem Januar auf den 17.–19. August verlegt wurde, wird der Bericht in einer späteren Ausgabe erfolgen.

Blieben Sie gesund!

*Felix Müller-Baumgarten
Fachgebietsleiter Verkehrsrecht im ACE e.V.
zugleich Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht,
Frankfurt am Main*



**13. ACE-VERKEHRS-
RECHTSTAG IN
WÜRZBURG**

6.–7. MAI 2022

BUNDESGERICHTSHOF ENTSCHEIDET ÜBER SCHADENSERSATZANSPRÜCHE GEGEN DIE VOLKSWAGEN AG IM ZUSAMMENHANG MIT FRAGEN DER VERJÄHRUNG

Pressemitteilung Nr. 014/2022 vom 27.01.2022
Urteil vom 27. Januar 2022 – VII ZR 303/20

Der unter anderem für Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen, die den Vorwurf einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei einem Kraftfahrzeug mit Dieselmotor zum Gegenstand haben, zuständige VII. Zivilsenat hatte erneut darüber zu entscheiden, ob die Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche des Fahrzeugkäufers gegen die Volkswagen AG durch die Anmeldung der klägerischen Ansprüche zum Klageregister der am OLG Braunschweig geführten Musterfeststellungsklage gehemmt wurde.

Sachverhalt:

Der Kläger nimmt die beklagte Volkswagen AG wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger erwarb 2011 bei einer Kfz-Händlerin ein von der Beklagten hergestelltes Neufahrzeug VW Golf VI 2.0 TDI zu einem Preis von 22.607 €. In dem mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 (EU 5) ausgestatteten Fahrzeug war eine Motorsteuerungssoftware verbaut, durch die auf dem Prüfstand bessere Stickoxidwerte erzielt wurden als im realen Fahrbetrieb.

Mit seiner im Oktober 2019 eingegangenen Klage hat der Kläger im Wesentlichen die Erstattung des Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung sowie die Zahlung von Zinsen Zug um Zug gegen Übereignung und Herausgabe des Fahrzeugs, die Feststellung des Annahmeverzugs der Beklagten sowie den Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verlangt. Die Beklagte hat unter anderem die Einrede der Verjährung erhoben. Der Kläger behauptet, er habe sich im Dezember 2018 zur Musterfeststellungsklage an- und im September 2019 wieder abgemeldet.

Bisheriger Prozessverlauf:

Das Landgericht hat der Klage überwiegend stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie auf die Berufung der Beklagten abgewiesen und die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Einem Anspruch des Klägers auf Schadensersatz wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung stehe die von der Beklagten erhobene Verjährungseinrede entgegen. Es sei keine Hemmung der Verjährung vor Ablauf der dreijährigen Verjährungsfrist erfolgt, die nach § 199 Abs. 1 Nr. 2 BGB mit dem Schluss des Jahres 2015 in Gang gesetzt worden sei. Die rechtzeitige Anmeldung zum Klageregister der Musterfeststel-

lungsklage noch im Jahr 2018 habe der Kläger nicht bewiesen. Eine Anmeldung zum Klageregister erst nach Ablauf der Verjährungsfrist wirke nicht auf den Zeitpunkt der Erhebung der Musterfeststellungsklage zurück. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision hat der Kläger sein Klagebegehren weiterverfolgt.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung kann die Klage nicht wegen Verjährung abgewiesen werden.

Allerdings musste die Beklagte, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei angenommen hat, die von ihr erstinstanzlich erhobene Einrede der Verjährung in der Berufungsinanz nicht wiederholen. Für die Annahme eines diesbezüglich unterlassenen Berufungsangriffs oder gar eines Verzichts der Beklagten auf diese Einrede ist im Streitfall kein Raum. Abgesehen davon, dass das Berufungsgericht unangegriffen festgestellt hat, die Beklagte habe zur Begründung ihrer Berufung auch die Verjährung eines etwa bestehenden Anspruchs vorgebracht, gelangt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs mit der zulässigen Berufung grundsätzlich auch die erstinstanzlich erhobene Verjährungseinrede ohne Wiederholung in der Berufungsbegründung in die Berufungsinanz.

Die Revision hat aber erfolgreich die Annahme des Berufungsgerichts beanstandet, die Verjährung der Klageforderung sei mit dem Schluss des Jahres 2018 – und daher vor der 2019 erfolgten Klageeinreichung – eingetreten. Auf der Grundlage der bisherigen Feststellungen kann die Hemmung der Verjährung durch Anspruchsanmeldung zum Klageregister der gegen die Beklagte geführten Musterfeststellungsklage im Jahre 2018 nicht verneint werden. Für die Entscheidung des Bundesgerichtshofs konnte daher dahinstehen, ob die Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres 2015 zu laufen begonnen hat.

Die Hemmungswirkung nach § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB im Falle eines wirksam angemeldeten Anspruchs tritt – wie der Bundesgerichtshof nach Erlass des Berufungsurteils entschieden hat – grundsätzlich bereits mit Erhebung der Musterfeststellungsklage und nicht erst mit wirksamer Anmeldung des Anspruchs zur Eintragung in deren Register ein, auch wenn die

Anspruchsanmeldung selbst erst nach Ablauf der ursprünglichen Verjährungsfrist erfolgt (BGH, Urteil vom 29. Juli 2021 – VI ZR 1118/20 Rn. 24 ff.).

Nach dem revisionsrechtlich zugrunde zu legenden Klägervortrag wurde vor Ablauf des Jahres 2018 eine Musterfeststellungsklage gegen die Beklagte erhoben, hat der Kläger die streitgegenständlichen Ansprüche jedenfalls ab Beginn des Jahres 2019 wirksam zur Eintragung im entsprechenden Klageregister angemeldet (§ 608 ZPO) und liegt den Ansprüchen derselbe Lebenssachverhalt zugrunde wie den Feststellungszielen der Musterfeststellungsklage. Unter diesen Voraussetzungen war die Erhebung der Musterfeststellungsklage gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB grundsätzlich geeignet, die Verjährung der klägerischen Ansprüche zu hemmen, und zwar auch dann, wenn – wie vom Berufungsgericht angenommen – eine Anmeldung zum Klageregister noch im Jahr 2018 nicht bewiesen ist. Der Kläger hat nach Rücknahme der Anmeldung zudem auf der Grundlage einer von ihm zweitinstanzlich vorgelegten Urkunde innerhalb der Sechs-Monats-Frist des § 204 Abs. 2 Satz 2 BGB die vorliegende Individualklage erhoben.

Dem Kläger ist es nicht verwehrt, sich auf die Hemmung der Verjährung zu berufen. Der Hemmungstatbestand des § 204 Abs. 1 Nr. 1a BGB findet grundsätzlich auch dann Anwendung,

wenn der Gläubiger seine Anmeldung zum Klageregister im weiteren Verlauf des Musterfeststellungsverfahrens wieder zurücknimmt, um im Anschluss Individualklage zu erheben. Der Gesetzgeber hat dem Gläubiger bewusst die Möglichkeit der Abmeldung vom Klageregister bis zu dem in § 608 Abs. 3 ZPO geregelten Zeitpunkt und der anschließenden Geltendmachung der Ansprüche im Wege der Individualklage eingeräumt und für diesen Fall eine spezifische Regelung über eine nachlaufende sechsmonatige Verjährungshemmung getroffen (§ 204 Abs. 2 Satz 2 BGB). Nutzt der Gläubiger diese ihm ausdrücklich eingeräumte Möglichkeit der Anmeldeabbruchnahme, handelt es sich daher grundsätzlich um einen einfachen Rechtsgebrauch und nicht um einen Rechtsmissbrauch (BGH, Urteil vom 29. Juli 2021 – VI ZR 1118/20 Rn. 39 ff.; Urteil vom 19. Oktober 2021 – VI ZR 189/20 Rn. 16). Die Umstände des Streitfalles gaben keinen Anlass, hiervon abzuweichen.

Vorinstanzen:

Landgericht Ellwangen – Urteil vom 11. Februar 2020 – 5 O 363/19

Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 17. November 2020 – 10 U 86/20

Die maßgeblichen Vorschriften:

BGB §§ 195, 199, 204



BGH: VERHANDLUNGSTERMIN AM 24. MÄRZ 2022, 9:00 UHR, SAAL E 101, IN SACHEN VII ZR 422/21, 437/21 UND 478/21 („DIESELVERFAHREN“; BEGINN DER DREIJÄHRIGEN VERJÄHRUNGSFRIST)

Pressemitteilung Nr. 021/2022 vom 16.02.2022

Datum: 24.03.2022
 Akkreditierungsschluss: 23.03.2022, 10:00 Uhr
 Kameraöffentlichkeit: Ja

Der unter anderem für Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen, die den Vorwurf einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei einem Kraftfahrzeug mit Dieselmotor zum Gegenstand haben, zuständige VII. Zivilsenat hat in drei gleichzeitig zur mündlichen Verhandlung anstehenden „Dieselverfahren“ erneut darüber zu entscheiden, wann die dreijährige Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche des Fahrzeugkäufers gegen die Volkswagen AG begann.

Sachverhalt:

In den drei Verfahren nimmt die jeweilige Klagepartei die beklagte Volkswagen AG als Fahrzeug- bzw. Motorherstellerin auf Schadensersatz wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Anspruch.

Im Verfahren VII ZR 422/21 erwarb der zwischenzeitlich verstorbene Ehemann der Klägerin im Dezember 2011 einen neuen Pkw Audi Q5 2.0 TDI zum Preis von 54.000 €.

Der Kläger im Verfahren VII ZR 437/21 erwarb im November 2010 einen gebrauchten, von der Beklagten hergestellten Pkw VW Passat Variant zum Preis von 18.900 €.

Der Kläger im Verfahren VII ZR 478/21 erwarb im Oktober 2014 einen gebrauchten, von der Beklagten hergestellten Pkw VW Sharan 2.0 TDI zum Preis von 29.500 €.

Die Fahrzeuge sind jeweils mit Dieselmotoren der Baureihe EA 189 ausgestattet. Diese verfügten zum Zeitpunkt des Kaufs über eine Software, welche erkannte, ob sich das Fahrzeug auf einem Prüfstand befand, und in diesem Fall vom regulären Abgasrückführungsmodus in einen Stickoxid-optimierten Modus wechselte.

Ab September 2015 wurde – ausgehend von einer Ad-hoc-Mitteilung der Beklagten vom 22. September 2015 – über den sogenannten Abgasskandal betreffend Motoren des Typs EA 189 ausführlich in den Medien berichtet. Ab Oktober 2015 bestand für alle Kunden die Möglichkeit, auf der Homepage der Beklagten zu überprüfen, ob ihre Fahrzeuge über die vorgenannte Software verfügten.

Die Klageparteien verlangen mit ihren jeweils im Jahr 2020 eingereichten Klagen im Wesentlichen – unter Anrechnung einer Nutzungsentschädigung – die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises nebst Zinsen Zug um Zug

gegen Rückgabe des Fahrzeugs. Sie behaupten, erst im Jahr 2017 von der Betroffenheit ihres Fahrzeugs vom sogenannten Abgasskandal erfahren zu haben. Die Beklagte hat jeweils die Einrede der Verjährung erhoben.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Klagen hatten vor dem Berufungsgericht überwiegend Erfolg. Das Berufungsgericht hat jeweils im Wesentlichen ausgeführt:

Der Anspruch wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung aus § 826 BGB sei nicht verjährt, da die dreijährige Verjährungsfrist des § 195 BGB erst mit Schluss des Jahres 2017 zu laufen begonnen habe. Es könne nicht festgestellt werden, dass die Klageparteien bis zum Ende des Jahres 2016 Kenntnis von den anspruchsbegründenden Umständen erlangt hätten. Zudem stelle es kein grob fahrlässiges Verhalten dar, wenn der Besitzer eines Fahrzeugs der Beklagten im Jahr 2015 oder 2016 – ohne von der Beklagten individuell informiert worden zu sein – keine eigenen Nachforschungen hinsichtlich der Betroffenheit seines Fahrzeugs vom Dieselskandal unternommen habe.

Mit ihren vom Berufungsgericht zugelassenen Revisionen erstrebt die Beklagte jeweils die vollständige Abweisung der Klage.

Vorinstanzen:

VII ZR 422/21
 Landgericht Ellwangen – Urteil vom 25. September 2020 – 5 O 246/20
 Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 13. April 2021 – 12 U 327/20
 und
 VII ZR 437/21
 Landgericht Ellwangen – Urteil vom 20. November 2020 – 3 O 292/20
 Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 4. Mai 2021 – 12 U 381/20
 und
 VII ZR 478/21
 Landgericht Ulm – Urteil vom 15. September 2020 – 6 O 90/20
 Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 27. April 2021 – 12 U 309/20

BGH: VERHANDLUNGSTERMIN AM 21. APRIL 2022, 9:00 UHR, SAAL E 101, IN SACHEN VII ZR 247/21, 285/21 UND 783/21 („DIESELVERFAHREN“; BEMESSUNG DES NUTZUNGSVORTEILS BEIM LEASING)

Pressemitteilung Nr. 025/2022 vom 25.02.2022

Der unter anderem für Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen, die den Vorwurf einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei einem Kraftfahrzeug mit Dieselmotor zum Gegenstand haben, zuständige VII. Zivilsenat hat in drei gleichzeitig zur mündlichen Verhandlung anstehenden „Dieselverfahren“ erneut darüber zu entscheiden, wie der Nutzungsvorteil zu bemessen ist, der auf den etwaigen Schadensersatzanspruch eines Leasingnehmers anzurechnen ist.

Sachverhalt:

In den drei Verfahren nimmt die jeweilige Klagepartei die beklagte Volkswagen AG als Fahrzeug- bzw. Motorherstellerin auf Schadensersatz wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Anspruch.

Im Verfahren VII ZR 247/21 schloss die Klägerin im Frühjahr 2010 mit der Volkswagen Leasing GmbH einen Leasingvertrag über ein von der Beklagten hergestelltes Neufahrzeug des Typs VW Golf. In der Folgezeit zahlte sie die vereinbarten monatlichen Leasingraten, bis sie das Fahrzeug im Juni 2013 kaufte.

Im Verfahren VII ZR 285/21 schloss der Kläger am 29. Mai 2015 mit der Volkswagen Leasing GmbH einen Leasingvertrag über ein von der Beklagten hergestelltes, gebrauchtes Kraftfahrzeug vom Typ VW Tiguan. Vertragsgemäß erbrachte er in der Folgezeit eine Einmalzahlung sowie monatliche Zahlungen, bis er das Fahrzeug im März 2018 kaufte.

Im Verfahren VII ZR 783/21 schloss die Klägerin am 7. Dezember 2011 mit der Volkswagen Leasing GmbH einen Leasingvertrag über ein Neufahrzeug des Typs Seat Ibiza 2.0 TDI. Sie leistete eine Sonderanzahlung und monatliche Raten, zudem wandte sie 1.178,29 € für den Einbau eines Gewindefahrwerks auf. Am 2. August 2016 kaufte sie das Fahrzeug.

In den Fahrzeugen ist jeweils ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut. Die Motoren enthielten bei Abschluss der Leasingverträge eine Software, die den Betrieb des Fahrzeugs auf einem Prüfstand erkannte und in diesem Fall einen geringeren Stickoxidausstoß als im Normalbetrieb bewirkte.

Die Klageparteien haben in den Vorinstanzen, soweit für die Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen die Erstattung ihrer Leasingzahlungen abzüglich einer Nutzungsentschädigung begehrt.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Klagen hatten vor dem jeweiligen Berufungsgericht jeweils zum Teil Erfolg. Die Berufungsgerichte haben übereinstimmend angenommen, dass den Klageparteien ein Anspruch auf Erstattung ihrer Leasingzahlungen (im Verfahren VII ZR 783/21 zuzüglich der Aufwendungen für das Gewindefahrwerk) unter Anrechnung gezogener Nutzungsvorteile zustehe. Der Wert der während der Leasingzeit erlangten Nutzungsvorteile entspreche nicht den Leasingzahlungen, sondern sei nach der für den Fahrzeugkauf anerkannten Berechnungsformel (so die Berufungsgerichte in den Verfahren VII ZR 247/21 und 783/21) bzw. gemäß dem während der Leasingzeit eingetretenen Wertverlust des Fahrzeugs (so das Berufungsgericht im Verfahren VII ZR 285/21) zu bemessen.

Mit ihren von den Berufungsgerichten zugelassenen Revisionen erstrebt die Beklagte in den Verfahren VII ZR 285/21 und 783/21 jeweils die vollständige Abweisung der Klage; im Verfahren VII ZR 247/21 möchte sie die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erreichen, durch das sie lediglich zur Erstattung des im Juni 2013 von der Klägerin gezahlten Kaufpreises abzüglich der nach dem Kauf gezogenen Nutzen verurteilt worden war.

Vorinstanzen:

VII ZR 247/21:

Landgericht Köln – Urteil vom 24. März 2020 – 32 O 308/18

Oberlandesgericht Köln – Urteil vom 17. Dezember 2020 –

15 U 84/20

und

VII ZR 285/21:

Landgericht Köln – Urteil vom 4. Juni 2020 – 19 O 334/19

Oberlandesgericht Köln – Urteil vom 25. Februar 2021 –

18 U 138/20

und

VII ZR 783/21:

Landgericht Koblenz – Urteil vom 24. Juni 2020 – 15 O 46/18

Oberlandesgericht Koblenz – Urteil vom 8. Juli 2021 –

1 U 1129/20

BGH: KEINE HAFTUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND IM SOG. DIESELSKANDAL FÜR EINE MÖGLICHERWEISE UNZUREICHENDE UMSETZUNG UND ANWENDUNG EUROPÄISCHEN RECHTS

Pressemitteilung Nr. 034/2022 vom 17.03.2022
Beschluss vom 10. Februar 2022 – III ZR 87/21

Der unter anderem für das Amts- und Staatshaftungsrecht zuständige III. Zivilsenat hat entschieden, dass dem Erwerber eines mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestatteten Fahrzeugs keine Amtshaftungsansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen einer möglicherweise unzureichenden Umsetzung von Europarecht zustehen.

Sachverhalt:

Der Kläger erwarb am 12. September 2014 einen gebrauchten Audi A4 (km-Stand: 11.303 km) zu einem Kaufpreis von 35.440 €. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet, der eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthält. Der Kläger wirft der beklagten Bundesrepublik Deutschland insbesondere vor, das Kraftfahrtbundesamt habe für den hier in Rede stehenden Fahrzeugtyp eine fehlerhafte Typgenehmigung erteilt und Art. 46 der Richtlinie 46/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Richtlinie 2007/46/EG) unzureichend umgesetzt und kein ausreichendes Sanktionssystem erlassen. Durch diese Pflichtverletzungen sei er zum Abschluss des Kaufvertrags gebracht worden, den er sonst nicht geschlossen hätte. Die Beklagte sei ihm daher zum Schadenersatz verpflichtet.

Bisheriger Prozessverlauf:

Das Landgericht hat die auf Feststellung der Schadenersatzpflicht der Beklagten gerichtete Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers, mit der er hilfsweise Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs und Zahlung einer Nutzungsentschädigung begehrt hat, ist ohne Erfolg geblieben.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der Bundesgerichtshof hat die gegen die Nichtzulassung der Revision durch das Berufungsgericht gerichtete Beschwerde zurückgewiesen.

Insbesondere weist die Sache keine grundsätzliche Bedeutung deshalb auf, weil ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union zu der Frage gerichtet werden müsste, ob bzw. inwieweit die hier relevanten Normen der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung 715/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Verordnung 715/2007/EG) den Zweck haben, dass die Typgenehmigungsbehörden die Käufer von Fahrzeugen vor Rechtsverstößen der Hersteller schützen.

Diese Normen schützen zwar Interessen der Verbraucher, sie bezwecken jedoch nicht den Schutz vor den vom Kläger geltend gemachten Schäden. Drittschützende Wirkung haben sie nur im Hinblick auf das Interesse der Erwerber, dass ein erworbenes Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr zugelassen wird und dass diese Nutzung nicht aufgrund mangelnder Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ bzw. den für diesen Typ geltenden Rechtsvorschriften untersagt wird. Die Verletzung dieses Interesses macht der Kläger jedoch nicht geltend. Sein Fahrzeug ist zugelassen und die Betriebserlaubnis ist nicht wieder entzogen worden. Vielmehr macht der Kläger als verletztes Schutzgut sein wirtschaftliches Selbstbestimmungsrecht und damit den Schutz des Käufers vor dem Abschluss eines ungewollten Vertrags geltend. Diese Interessen werden vom Schutzzweck der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung 715/2007/EG jedoch nicht erfasst.

Der Senat hat sich insoweit den Ausführungen des VI. Zivilsenats in seinen Urteilen vom 25. Mai 2020 (VI ZR 252/19) und vom 30. Juli 2020 (VI ZR 5/20), die auch der VII. Zivilsenat teilt (Beschluss vom 1. September 2021 – VII ZR 59/21), angeschlossen.

Aus dem Umstand, dass die vorzitierten Entscheidungen Ansprüche gegen die Fahrzeughersteller betrafen, während im vorliegenden Fall ein Verstoß des Kraftfahrtbundesamts gegen die vorgenannten Regelwerke geltend gemacht wird, folgt nichts Abweichendes. Es spricht nichts dafür, dass diese Pflichten der Genehmigungsbehörden gegenüber dem geschützten Personenkreis einen weitergehenden oder anderen Inhalt hätten als die Pflichten der Hersteller. Im Gegenteil werden die Behörden in erster Linie im öffentlichen Interesse tätig und sind von dem – vom Kläger geltend gemachten – Abschluss eines (unerwünschten) Vertrags sachlich weiter entfernt als der Fahrzeughersteller. Da diese Schlussfolgerungen auf der Hand liegen und zudem durch eine Erstrecht-Wertung gestützt werden, bedurfte es nach Maßgabe der Acte-clair-Doktrin keiner Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union.

Vorinstanzen:

LG Münster – Urteil vom 14. Januar 2021 – 14 O 440/19
 OLG Hamm – Beschluss vom 17. Mai 2021 – I-11 U 36/21

BUNDESGERICHTSHOF VERWIRFT SOG. „TAGGENAUE BERECHNUNG“ DES SCHMERZENSGELDES

Pressemitteilung Nr. 020/2022 vom 15.02.2022
Urteil vom 15. Februar 2022 – VI ZR 937/20

Sachverhalt:

Der Kläger wurde bei einem Verkehrsunfall erheblich verletzt. Über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren verbrachte er im Rahmen von 13 stationären Aufenthalten insgesamt 500 Tage im Krankenhaus, u.a. musste der rechte Unterschenkel amputiert werden. Der Kläger ist seither zu mindestens 60 % in seiner Erwerbsfähigkeit gemindert. Die Einstandspflicht der Beklagten (Fahrer, Halter und Haftpflichtversicherer des unfallverursachenden Pkw) steht dem Grunde nach außer Streit.

Bisheriger Prozessverlauf:

Das Landgericht hat dem Kläger, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, ein Schmerzensgeld von 100.000 € zugesprochen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht die Beklagten zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von insgesamt 200.000 € verurteilt.

Nach der vom Berufungsgericht hierbei angewendeten Methode der sog. „taggenauen Berechnung“ des Schmerzensgeldes ergibt sich dessen Höhe in einem ersten Rechenschritt (Stufe I) unabhängig von der konkreten Verletzung und den damit individuell einhergehenden Schmerzen aus der bloßen Addition von Tagessätzen, die nach der Behandlungsphase (Intensivstation, Normalstation, stationäre Reha-Maßnahme, ambulante Behandlung zu Hause, Dauerschaden) und der damit regelmäßig einhergehenden Lebensbeeinträchtigung gestaffelt sind. Das Berufungsgericht hat diese Tagessätze – ausgehend von bestimmten Prozentsätzen eines durchschnittlichen Einkommens – für die verschiedenen Behandlungsstufen auf 150 € (Intensivstation), 100 € (Normalstation), 60 € (stationäre Reha) und 40 € bei 100 % Grad der Schädigungsfolgen angesetzt. In einem zweiten Rechenschritt (Stufe II) können von der zuvor „taggenau“ errechneten Summe je nach Gestaltung und Schwere des Falles individuelle Zu- und Abschläge vorgenommen werden. Das Berufungsgericht hat auf dieser Stufe wegen der erheblichen Vorerkrankungen des Klägers einen Abschlag vorgenommen. Von der nach der oben aufgeführten Methode grundsätzlich vorgesehenen abschließenden Erhöhung des Schmerzensgeldes bei Dauerschäden und besonders schwerwiegenden Verfehlungen des Schädigers (Stufe III) hat das Berufungsgericht im Streitfall keinen Gebrauch gemacht.

Mit der vom Berufungsgericht insoweit zugelassenen Revision begehren die Beklagten die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der u.a. für Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus Kfz-Unfällen zuständige VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat die Entscheidung des Berufungsgerichts aufgehoben und die

Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Maßgebend für die Höhe des Schmerzensgeldes sind im Wesentlichen die Schwere der Verletzungen, das durch diese bedingte Leiden, dessen Dauer, das Ausmaß der Wahrnehmung der Beeinträchtigung durch den Verletzten und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei geht es nicht um eine isolierte Schau auf einzelne Umstände des Falles, sondern um eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalles. Dabei ist in erster Linie die Höhe und das Maß der entstandenen Lebensbeeinträchtigung zu berücksichtigen. Auf der Grundlage dieser Gesamtbetrachtung ist eine einheitliche Entschädigung für das sich insgesamt darbietende Schadensbild festzusetzen, die sich jedoch nicht streng rechnerisch ermitteln lässt.

Diesen Grundsätzen wird die vom Berufungsgericht vorgenommene „taggenaue Berechnung“ des Schmerzensgeldes nicht gerecht. Die schematische Konzentration auf die Anzahl der Tage, die der Kläger auf der Normalstation eines Krankenhauses verbracht hat und die er nach seiner Lebenserwartung mit der dauerhaften Einschränkung voraussichtlich noch leben müssen, lässt wesentliche Umstände des konkreten Falles außer Acht. So bleibt unbeachtet, welche Verletzungen der Kläger erlitten hat, wie die Verletzungen behandelt wurden und welches individuelle Leid bei ihm ausgelöst wurde. Gleiches gilt für die Einschränkungen in seiner zukünftigen individuellen Lebensführung. Auch die Anknüpfung an die statistische Größe des durchschnittlichen Einkommens trägt der notwendigen Orientierung an der gerade individuell zu ermittelnden Lebensbeeinträchtigung des Geschädigten nicht hinreichend Rechnung. Das Berufungsgericht wird daher erneut über die Höhe des Schmerzensgeldes zu befinden haben.

Vorinstanzen:

Landgericht Darmstadt – Urteil vom 17. September 2019 – 2 O 227/14

Oberlandesgericht Frankfurt a.M. – Urteil vom 4. Juni 2020 – 22 U 244/19

AG MÜNCHEN: NEUWAGENKAUF – BEZEICHNUNG EINES AUSSTELLUNGSFAHRZEUGS ALS NEUWAGEN FÜHRT ZU MINDERUNG

Pressemitteilung 8 vom 25.02.2022
Urteil vom 17.12.2021 – 271 C 8389/21

Das Amtsgericht München verurteilte am 17.12.2021 einen großen schwäbischen Automobilhersteller im Wege der Minderung 1.000 € des bereits gezahlten Kaufpreises an die Klägerin wieder zurückzuzahlen.

Die Klägerin erwarb Ende des Jahres 2019 in einer Münchner Niederlassung des Autoherstellers einen Sportwagen mit einem Listenpreis von 61.788,90 € für 54.604,10 €. Der Pkw, der bereits 2018 produziert worden war, befand sich zur Zeit des Kaufes in einer anderen Niederlassung des Autoherstellers. Dort war der Sportwagen ausgestellt und konnte von Besuchern besichtigt werden. Zugelassen oder gefahren worden war das Fahrzeug nicht.

Nur etwa einen Monat nachdem die Klägerin ihren Wagen erhalten hatte, musste sie die Pannenhilfe in Anspruch nehmen, weil die Batterie defekt war. Zudem stellte sie Kratzer, kleinere Dellen und Abschürfungen, etwa an den Einstiegsleisten, fest.

Die Klägerin meint sie habe anstatt eines fabrikneuen ein gebrauchtes Fahrzeug erhalten. Der ihr übergebene Wagen sei bereits benutzt und darüber hinaus auch beschädigt gewesen. Man habe ihr beim Kauf gesagt, dass sie ein Lagerfahrzeug kaufe, das aus einer anderen Niederlassung überführt werden müsse. Davon, dass dieses dort auch ausgestellt worden sei, habe sie jedoch nichts gewusst. Sie forderte daher eine Minderung des Kaufpreises in Höhe von 5.000 €.

Die Beklagte war der Ansicht, es handle sich trotz der vorherigen Ausstellung des Pkws noch um ein Neufahrzeug, denn schließlich sei dieses erstmals auf die Klägerin zugelassen worden. Es seien auch keine Probefahrten damit durchgeführt worden. Daher sei das Auto neu und kein Vorfahrwagen. Die beschädigte Batterie ersetzte die Beklagte bereits vor Prozessbeginn.

Die zuständige Richterin gab der Klägerin grundsätzlich recht:

„Der gegenständliche Pkw war nach Wertung der hier konkret vorliegenden Umstände kein Neuwagen. Ein Fahrzeug ist dann ein Neuwagen, wenn es unbenutzt ist, das Modell des Fahrzeugs unverändert weitergebaut wird, es keine durch längere Standzeit bedingten Mängel aufweist und wenn zwischen Herstellung des Fahrzeugs und Abschluss des Kaufvertrages nicht mehr als 12 Monate liegen. (...)

Das Gericht geht davon aus, dass ein ‚unbenutztes‘ Kraftfahrzeug nicht nur bedeutet, dass es – wie hier – noch nicht zugelassen bzw. noch nicht gefahren wurde, sondern dass auch eine anderweitige Benutzung des Fahrzeugs dazu führen kann, dass es nicht mehr als ‚unbenutzt‘ im Sinne der Neuwagendefinition des BGH gilt.

Bei Ausstellung eines Fahrzeugs in einer Niederlassung wird es jedenfalls von einer unbestimmten Anzahl von Personen innen und außen angefasst, Türen und Kofferraum werden vielfach geöffnet, es wird probegesessen, Sitze werden verstellt etc. Ein Ausstellungsfahrzeug in einer Niederlassung eines Automobilherstellers unterliegt somit einer wiederholten körperlichen Nutzung und ist daher nach Überzeugung des Gerichts nicht mehr ungenutzt.“

Lediglich in der Höhe ihrer Forderung musste die Klägerin Abstriche machen:

„Die klägerische Bezifferung der Minderung im Gerichtsverfahren mit 5.000 € erscheint dem Gericht überhöht. Bei der Minderung ist der Kaufpreis in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zur Zeit des Vertragsschlusses der Wert der Sache in mangelfreiem Zustand zu dem wirklichen Wert gestanden haben würde; die Minderung ist, soweit erforderlich, durch Schätzung zu ermitteln (§ 441 Abs. 3 BGB). Das Gericht schätzt vorliegend gem. § 287 ZPO den Minderungsbetrag hier auf 1.000 €.“

In die Schätzung ließ die Vorsitzende unter anderem einfließen, dass einerseits „die Vereinbarung ‚Neuwagen‘ ein feststehender Begriff mit besonderer Relevanz beim Autokauf“ sei, andererseits jedoch „bei Vertragsschluss bereits ein erheblicher Abschlag vom Listenpreis gewährt worden“ sei.

Urteil des Amtsgerichts München vom 17.12.2021

Aktenzeichen 271 C 8389/21

Das Urteil ist rechtskräftig.

AMTSGERICHT MÜNCHEN: SUPERMARKTPARK-PLATZ – ZUSAMMENSTOSS MIT OFFENER TÜR EINES ANDEREN KFZ BEIM EINPARKEN FÜHRT HIER NICHT ZU EINER SCHADENSERSATZPFLICHT

Pressemitteilung 2 vom 14.01.2022
Urteil vom 27.10.2021 – 343 C 106/21

Das Amtsgericht München wies am 27.10.2021 die Klage einer Münchner Fahrzeughalterin gegen einen Münchner und eine Kfz-Versicherung ab.

Der VW der Klägerin war am 03.03.2020 in einer Parkbucht auf dem Parkplatz eines Supermarktes in München-Aubing abgestellt. Auf dem Fahrersitz saß der Ehemann der Klägerin. Der beklagte Münchner parkte mit einem Opel in die Parkbucht links daneben ein und stieß dabei mit der geöffneten Fahrertür des VW zusammen.

Die Klägerin macht restliche Schadensersatzansprüche unter Berücksichtigung einer teilweisen vorgerichtlichen Regulierung durch die mitbeklagte Versicherung geltend. Sie trägt vor, die Fahrertür ihres Autos sei bereits mehrere Minuten erkennbar geöffnet gewesen, so dass die Kollision für ihren Mann unvermeidbar gewesen sei.

Die Beklagten behaupten hingegen, die Tür des VW sei noch geschlossen gewesen, als der Opel ordnungsgemäß in die freie Parklücke daneben eingefahren sei. Währenddessen sei die Fahrertür des VW plötzlich und unvermittelt geöffnet und gegen das Beklagtenfahrzeug gestoßen worden; die Klagepartei würde daher allein für die Schäden haften und habe im Rahmen der vorgerichtlichen hälftigen Regulierung bereits mehr erhalten, als ihr zustehe.

Das Gericht vernahm den Ehemann der Beklagten sowie eine unbeteiligte Zeugin, hörte informatorisch den Beklagten und holte ein Sachverständigengutachten ein. Sodann gab es der Beklagtenseite recht. Der Vortrag der Klägerseite, dass die Tür des VW bereits für mehrere Minuten offen gestanden hatte, konnte nicht zur Überzeugung des Gerichts nachgewiesen werden. Nicht weiterhelfen konnte insbesondere die Aussage der unbeteiligten Zeugin, die sich zu erinnern meinte, dass die Tür insgesamt nur 5 cm aufgestanden habe – nach dem Sachverständigengutachten musste die Tür bei der Kollision hingegen 60-70 cm geöffnet gewesen sein. Auch vermeintliche Erinnerungen der Zeugin zur Geschwindigkeit wurden mit dem Sachverständigengutachten widerlegt. Die Angaben des Ehemannes und des Beklagten widersprachen sich, ohne dass das Gericht den einen oder anderen Angaben einen höheren Erkenntniswert zumessen konnte. Im Urteil heißt es:

„Das Gericht hat der Entscheidung eine alleinige Haftung der Klagepartei zugrunde gelegt. Unstreitig kam es zur Kollision zwischen der Fahrertüre des Klägerfahrzeugs und dem im Einfahren in die Parklücke neben dem Klägerfahrzeug befindlichen Beklagtenfahrzeug. Für eine schuldhaftige Sorgfaltspflichtverletzung des

Türöffners – hier des Fahrers des Klägerfahrzeugs – spricht der Beweis des ersten Anscheins. Gemäß § 14 StVO muss sich, wer in ein Fahrzeug ein- oder aussteigt, so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Diese Sorgfaltsanforderung gilt für die gesamte Dauer eines Ein- oder Aussteigevorgangs, also für alle Vorgänge, die in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang damit stehen, wobei der Vorgang des Einsteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugschleuse, der Vorgang des Aussteigens erst mit dem Schließen der Fahrzeugschleuse und dem Verlassen der Fahrbahn beendet ist (...). Die Sorgfaltsnorm des § 14 StVO findet im vorliegenden Fall zwar keine unmittelbare Anwendung (...), nachdem sich die streitgegenständliche Kollision unstreitig auf einem nichtöffentlichen Parkplatzgelände ereignete (...). Die Sorgfaltsnorm ist hier jedoch im Rahmen einer Pflichtenkonkretisierung des allgemeinen Rücksichtnahmegebots (...) zu berücksichtigen. Dies gilt umso mehr, als nach Auffassung des angerufenen Gerichts auf einem Parkplatzgelände – wie hier – für jeden Benutzer grundsätzlich erhöhtes Augenmerk auf derartige Vorgänge zu legen ist (...). Ein Verschulden des Fahrers des Klägerfahrzeugs an der Kollision steht im Rahmen des hier zur Anwendung zu bringenden Anscheinsbeweises gegen die Klagepartei fest. Lediglich der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang angemerkt, dass nach Auffassung des angerufenen Gerichts auch ein – hier nicht nachgewiesenes – über mehrere Minuten andauerndes Offenstehenlassen einer Fahrzeugschleuse auf einem Parkplatzgelände erheblich risikobehaftet und vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Pflichten zur wechselseitigen Rücksichtnahme sorgfaltswidrig wäre.“

Urteil des Amtsgerichts München vom 27.10.2021

Aktenzeichen 343 C 106/21

Das Urteil ist rechtskräftig.

BUNDESRAT FORDERT HÖHERE STRAFEN FÜR VERKEHRSDELIKTE MIT TODESFOLGE

Auf Initiative von Bayern und Nordrhein-Westfalen wurde in der ersten Sitzung des Bundesrates am 11.02.2022 beschlossen, einen Gesetzesentwurf aus der letzten Legislaturperiode beim Bundestag einzubringen, mit dem höhere Strafen für Verkehrsdelikte mit Todesfolge gefordert werden. Demnach soll eine Qualifizierung eingeführt werden, mit der die Delikte des § 315 StGB und § 315b StGB zu einem Verbrechen mit einer Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr eingestuft werden. Hierdurch sollen Wertungswidersprüche beseitigt werden,

die durch verschiedene Änderungen des StGB entstanden sind.

Der Gesetzesentwurf wird der Bundesregierung zur Stellungnahme und anschließend dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt.

Vgl. BR-Drs. 850/21 (Beschluss) mit Verweis auf Drs. 256/20 (Beschluss)



OLG MÜNCHEN (10. ZIVILSENAT)

Endurteil vom 19.01.2022 – 10 U 4672/13

vorgehend:

LG Deggendorf, Endurteil vom 30.10.2013 – 2 O 517/07

Tenor:

1. Auf die Berufung des Klägers vom 27.11.2013 wird das Endurteil des LG Deggendorf vom 30.10.2013 (Az. 2 O 517/07) in Nr. 2 und 4 abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

I. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 13.748,70 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.06.2007 zu zahlen.

II. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger weiteres Schmerzensgeld in Höhe von 42.045,32 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 30.06.2007 zu zahlen.

III. Es wird festgestellt, dass der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche materiellen und immateriellen Schäden unter Berücksichtigung einer Mitverschuldensquote des Klägers von 40% zu ersetzen, die ihm aus dem Verkehrsunfall vom 08.01.2005 noch entstehen, soweit die Ansprüche nicht aufgrund Gesetzes auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind oder übergehen.

IV. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger Verzugsschaden in Höhe von 1.120,62 € zu zahlen.

V. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger weitere 13.668,80 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 10.400,18 € seit dem 03.05.2010 sowie aus weiteren 3.268,62 € seit dem 16.08.2011 zu zahlen.

VI. Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger weitere 4.609,48 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 3.553,14 € seit dem 03.05.2010 sowie aus weiteren 1.056,34 € seit dem 16.08.2011 zu zahlen.

VII. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

VIII. Von den Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen der Kläger 52% und der Beklagte 48%.

Im Übrigen wird die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

2. Von den Kosten des Berufungsverfahrens tragen der Kläger 60% und der Beklagte 40%.

3. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Beklagte kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrags ab-

wenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

A.

Der Kläger macht gegen den Beklagten Ansprüche auf materiellen und immateriellen Schadensersatz aus dem Verkehrsunfall vom 08.01.2005 gegen 11:30 Uhr auf der B 85 am sogenannten M. B., Landkreis R., geltend. Der Kläger saß als Beifahrer nichtangegurtet auf dem vorderen Beifahrersitz im Pkw VW Passat des T. L., der diesen auf der B 85 von R. kommend in Richtung V. lenkte. Zur gleichen Zeit befuhr die Versicherungsnehmerin des Beklagten, Frau D. A., mit dem bei dem Beklagten krafthaftpflichtversicherten Pkw VW Polo mit dem amtlichen Kennzeichen ...79 aus Richtung V. kommend die B 85 in Richtung R. Auf Höhe des M. B. geriet diese auf die Gegenfahrbahn und stieß dort frontal mit dem Fahrzeug des T. L. zusammen. D. A. wurde dabei getötet, der Kläger wurde beim Unfallgeschehen erheblich verletzt. Die Haftung des Beklagten dem Grunde nach war von Anfang an unstrittig. Streitpunkt zwischen den Parteien ist jedoch insbesondere die Frage, welche Auswirkungen es hatte, dass der Kläger nicht angegurtet gewesen ist. Hinsichtlich des Parteivortrags und der tatsächlichen Feststellungen erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil vom 30.10.2013 (Bl. 480/492 d.A.) Bezug genommen (§ 540 I 1 Nr. 1 ZPO).

Mit rechtskräftigem Grundurteil vom 25.02.2008 (Bl. 73/78 d.A.) entschied das Landgericht Deggendorf, dass der Klageantrag zu 1) des Klageschriftsatzes vom 23.05.2007 (Bl. 2 d.A.) dem Grunde nach zu 80% gerechtfertigt ist.

Im Folgenden hat das Landgericht Deggendorf nach Beweisaufnahme insbesondere aufgrund der erhaltenen unfallanalytischen Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. R. (Bl. 282/300 sowie 315/317 d.A.), der erhaltenen orthopädisch-unfallchirurgischen Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. H. (Bl. 134/192, 210/233 sowie 337/357 d.A.) sowie des erhaltenen nervenärztlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. He. (Bl. 428/453 d.A.) den Beklagten mit Endurteil vom 30.10.2013 (Bl. 480/492 d.A.) verurteilt, an den Kläger 13.748,70 € sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 899,40 € zu zahlen, und im Übrigen die Klage abgewiesen. Aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme hat sich das Landgericht davon überzeugt, dass der Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall wesentlich weniger verletzt worden wäre, wenn er beim Unfallgeschehen den Sicherheitsgurt angelegt gehabt hätte. Bei der Bemessung der angemessenen Schmerzensgeldhöhe hat das Landgericht nur die Verletzungen des Klägers berücksichtigt, die dieser auch in angegurtetem Zustand erlitten hätte, und taxierte dabei den dem Kläger zustehenden Schmerzensgeldanspruch auf 15.000,- €. Die erheblichen Verletzungen des Klägers, die dieser infolge des Nichtangegurtetseins erlitten hatte, hat das Landgericht hierbei vollständig unberücksichtigt gelassen. Ergänzend wird auf die Entschei-

dungsgründe des angefochtenen Endurteils Bezug genommen.

Gegen dieses dem Kläger am 31.10.2013 zugestellte Urteil hat der Kläger mit einem beim Oberlandesgericht München am 29.11.2013 eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt (Bl. 514/515 d.A.) und diese nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist mit einem beim Oberlandesgericht München am 07.03.2014 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 528/538 d.A.) begründet. Der Kläger hat dabei insbesondere die Richtigkeit und die Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung des Landgerichts hinsichtlich des Streitpunktes, welche Verletzungen des Klägers bei dem streitgegenständlichen Unfallgeschehen nicht eingetreten wären, wenn dieser angegurtet gewesen wäre, gerügt. Dabei hat der Kläger die Ansicht vertreten, dass er auch angegurtet grundsätzlich die gleichen Verletzungen erlitten hätte, so dass sich der ihm zustehende Anspruch auf angemessenes Schmerzensgeld auf mindestens 150.000,- € beläuft. Ergänzend wird auf den Berufungsbegründungsschriftsatz Bezug genommen.

Der Kläger beantragt unter Abänderung des angefochtenen Urteils sowie nach teilweiser Rücknahme der Berufung (Bl. 528/529, 915 sowie 935 d.A.),

I. den Beklagten zu verurteilen, an den Kläger weitere 7.714,00 € nebst 5% Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Klagezustellung zu zahlen.

II. den Beklagten zu verurteilen, an den Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld nebst 5% Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Klagezustellung zu bezahlen.

III. festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die ihm aus dem Verkehrsunfall vom 08.01.2005 noch entstehen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergehen.

IV. den Beklagten zu verurteilen, weiteren Verzugsschaden von 469,52 € zu zahlen.

V. den Beklagten zu verurteilen, an den Kläger weitere 2.878,72 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

VI. den Beklagten zu verurteilen, an den Kläger weitere 66.536,89 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Zustellung der Klageerweiterung zu zahlen.

VII. den Beklagten zu verurteilen, an den Kläger weitere 22.042,02 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz ab Zustellung der Klageerweiterung zu zahlen.

Der Beklagte beantragt unter Verteidigung des Ersturteils (Bl. 518/519 d.A.), die Berufung zurückzuweisen.

Der Senat erhob Beweis gemäß Beschluss vom 25.11.2014 (Bl. 569/571 d.A.) durch Einholung eines schriftlichen unfallanalytischen und biomechanischen Gutachtens sowie gemäß Beweisanordnungen vom 15.02.2016 (Bl. 700/701 d.A.) und vom 31.08.2020 (Bl.902/904 d.A.) durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S., gemäß Beweisbeschluss vom 11.05.2016 (Bl. 709/712 d.A.) durch Einholung eines neuen schriftlichen unfallchirurgischen Gutachtens des Sachverständigen Prof. Dr. B. sowie gemäß Beweisanordnung vom 31.08.2020 (Bl. 902/904 d.A.) durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Prof. Dr. B., gemäß Beweisbeschlüssen vom 22.05.2017 (Bl. 764/766 d.A.), vom 30.10.2018 (Bl. 780/781 d.A.), vom 20.11.2018 (Bl. 787/788 d.A.), vom 11.12.2018 (Bl. 794/795 d.A.) und vom 26.03.2019 (Bl. 807/808 d.A.) durch Einholung eines schriftlichen lungenfachärztlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. Hei sowie gemäß Beweisanordnung vom 31.08.2020 (Bl. 902/904 d.A.) durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. Hei und gemäß Beweisanordnung vom 03.02.2021 (Bl. 921/923 d.A.) durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. He. Weiter hat der Senat den Kläger informatorisch angehört.

Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. vom 06.07.2015 (Bl. 585/674 d.A.) sowie auf dessen mündliche Gutachten vom 29.04.2016 (Bl. 704/707 d.A.) und vom 27.01.2021 (Bl. 916 d.A.), auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. B. vom 08.03.2017 (Bl.724/750 d.A.) sowie auf dessen mündliches Gutachten vom 27.01.2021 (Bl. 918 d.A.), auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Dr. Hei vom 28.09.2019 (Bl. 813/866 d.A.) sowie auf dessen mündliches Gutachten vom 27.01.2021 (Bl. 917 d.A.) und auf das mündliche Gutachten des Sachverständigen Dr. He. vom 28.07.2021 (Bl. 931/933 d.A.) verwiesen.

Ergänzend wird auf die vorgenannte Berufungsbegründungsschrift, die Berufungserwiderung vom 03.09.2014 (Bl. 547/562 d.A.), auf die weiteren Schriftsätze der Parteien sowie die Sitzungsniederschriften vom 29.04.2016 (Bl. 702/708 d. A.), 27.01.2021 (Bl. 914/920 d.A.) und vom 28.07.2021 (Bl. 930/937 d.A.) Bezug genommen.

B.

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg.

I. Das Landgericht hat zu Unrecht dem Kläger lediglich einen Schadensersatz in Höhe von 13.748,70 € zugesprochen und weitergehende Ansprüche auf Schadensersatz verneint.

1. Unstreitig hat der Kläger unfallbedingt ein schweres Polytrauma, einen traumatischen Hämatothorax mit instabilem Thorax und deutlich dislozierter Rippenserienfraktur links, eine ausgeprägte Lungenkontusion beidseits, einen traumatischen Pneumothorax rechts, ein medialstinales

Emphysem, eine sekundäre dislozierte Abrissfraktur des Processus styloideus radii rechts (Abrissfraktur des Griffelfortsatzes der körperfernen Speiche), ein Schädel-Hirn-Trauma mit Skalpierungsverletzung und umschriebener traumatischer intrazerebraler Blutung, eine ausgeprägte HWS-Distorsion sowie ein Subacromialsyndrom der linken Schulter mit Bursitis subacromialis bei Hypermobilität erlitten und befand sich im Folgenden wiederholt in längerer stationärer Behandlung (vgl. insbes. Anlagen K 1, K 2 und K 5 sowie S. 2 f. des Ersturteils und S. 3 des Berufungsbegründungsschriftsatzes vom 03.03.2014, Bl. 481 f., 530 d.A.).

2. Der Senat ist aufgrund der in zweiter Instanz durchgeführten ergänzenden Beweisaufnahme einerseits der Überzeugung, dass der Kläger über vorstehende Verletzungen unter Ziffer 1. hinausgehend unfallbedingt eine Verletzung der Halswirbelsäule mit einer Subluxation des Zwischenwirbelgelenkes HWK 6/7 und einer Fraktur des Wirbelbogens am 6. HWK sowie einem Weichteilhämatom ausgehend vom Segment C5 bis hinab zu C7 sowie ein organisches Psychosyndrom mit kognitiven Einschränkungen erlitten hat. Den Nachweis, dass der Bandscheibenvorfall des Klägers im Bereich L5/S1 unfallbedingt entstanden ist, konnte der Kläger demgegenüber nicht führen.

Andererseits ist der Senat aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme auch der Überzeugung, dass der Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall erheblich leichtere Verletzungen erlitten hätte, wenn er angegurtet gewesen wäre. Insbesondere hätte der Kläger im angegurteten Zustand die schweren Thoraxverletzungen, das schwere Schädelhirntrauma mit Skalpierungsverletzungen, die vorstehend genannten Verletzungen der Halswirbelsäule sowie das unfallbedingte organische Psychosyndrom mit kognitiven Einschränkungen nicht erlitten. Im Gegensatz dazu hätte der Kläger jedoch auch angegurtet bei dem streitgegenständlichen Unfall die Abrissfraktur des Griffelfortsatzes der körperfernen Speiche sowie die Schulterverletzung links erlitten.

a) Nach § 286II ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine – ohnehin nicht erreichbare – absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit (vgl. RGZ 15, 338[339]; BGH NJW 1998, 2969[2971]; BAGE 85, 140; Senat NZV 2006, 261, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2011, 396[397] und NJW-RR 2014, 601; KG NJW-RR 2010, 1113) und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen intersubjektiv vermittelten (vgl. § 286I 2 ZPO), für das praktische Leben brauchbaren Grad von (persönlicher) Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (grdl. BGHZ 53, 245[256] – Anastasia, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2014, 71 [72] und VersR 2014, 632f.; BAGE 85, 140; OLG Frankfurt a.M. zfs 2008, 264 [265]; Senat VersR 2004, 124; NZV 2006, 261; NJW 2011, 396[397]; SP 2012, 111), was auch für innere Vorgänge gilt (BGH NJW-RR 2004, 247).

b) Aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden unfallanalytischen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S., dessen hervorragende Sachkunde dem Senat aufgrund einer Vielzahl von Verfahren und Gutachten bekannt ist, geht der Senat davon aus, dass das Fahrzeug des Zeugen L. (im Folgenden Klägerfahrzeug), in dem der Kläger als nicht angeschnallter Beifahrer gesessen ist, bei der streitgegenständlichen Frontalkollision mit Schwerpunkt links im Frontbereich komplett zerstört und das Fahrzeug bananenförmig nach links verzogen wurde, dass die vordere Struktur des Fahrzeuges komplett nachgegeben hat und die Deformationen bis in die Spritzwand bzw. bis in die Fahrgastzelle reichen, dass deutliche Intrusionen im Bereich des Fahrersitzes festzustellen sind sowie dass sich Zerstörungen auch im Bereich der Fahrertür und an der hinteren linken Türe finden (vgl. S. 32 f. sowie S. 81 f. des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015 Bl. 616 f., 665 f. d.A.).

Jedoch geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen nicht davon aus, dass sich das Klägerfahrzeug im Rahmen der streitgegenständlichen Kollision überschlagen hat, da aus der Dokumentation der unfallbedingten Endlage des Klägerfahrzeuges keine Belastungen aufgrund einer Überschlagskinematik festzustellen sind (vgl. S. 32 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015 Bl. 616 d.A.). Dies erläuterte der Sachverständige auf entsprechende klägerseitige Einwendungen weiterhin nachvollziehbar und überzeugend ergänzend damit (vgl. S. 3 f. der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 704 f. d.A.), dass zwar der vordere rechte Längsträger beim Unfall belastet wurde und dass dieser auch Biomaterialantragungen trägt. Allerdings ist dieser Längsträger nicht herausgerissen worden. Vielmehr ist das Klägerfahrzeug durch den Unfall bananenförmig verbogen worden und die stattgefundene Belastung des Trägers stellt sich als ein „Verziehen“ zur linken Fahrzeugseite dar, was sich bereits daraus ergibt, dass es keine exakte Front-zu-Front-Kollision gegeben hat, da die Fahrzeuge seitlich versetzt aufeinander geprallt sind. Der Längsträger spielt somit für die Bewertung der Überschlagsproblematik keine Rolle. Entscheidend war vielmehr, dass das Klägerfahrzeug im Bereich des etwa 12,5 m langen Steuervorgangs weiter Geschwindigkeit abgebaut hat und sich daher lediglich mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h in Richtung Böschung bewegte sowie dass bei einer derartigen Geschwindigkeit es zu einem Überschlagen einer Verhakung des Klägerfahrzeugs und einer Einleitung der Drehbewegung bedurft hätte. Auch wäre wegen des geringeren Geschwindigkeitsniveaus zu erwarten gewesen, dass das Klägerfahrzeug in der Überrollbewegung nicht abhebt, sondern während der Drehbewegungen Kontakt mit dem Untergrund behält. Deshalb wären bei einem Überschlag Erdanhaftungen auch im Dachbereich des verunfallten Klägerfahrzeugs zu erwarten gewesen, die jedoch ausweislich des in der Polizeiakte enthaltenen Lichtbildes nicht vorhanden waren.

Weiter erläuterte der Sachverständige hierzu nachvollziehbar und überzeugend (vgl. S. 4 der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 705 d.A.), dass sich eine abweichende Beurteilung der Überschlagsproblematik auch nicht aus den kläger-

seits mit Schriftsatz vom 20.05.2009 (Bl. 202 d.A.) vorgelegten Lichtbildern ergibt. Denn auch wenn insbesondere dem Lichtbild Nr. 18 zu entnehmen ist, dass das Dach verwölbt gewesen ist und dass Erdanhaftungen zu erkennen sind, hat dies keine belastbare Aussagekraft, da auf diesem Lichtbild das Dach bereits abgenommen gewesen ist. Folglich muss zu dem Zeitpunkt, als das Lichtbild 18 aufgenommen wurde, bereits eine Durchtrennung der beiden A-Säulen stattgefunden haben, was man bereits daran sieht, dass das Dach viel zu tief liegt. Da jedoch nicht sicher festgestellt werden kann, inwieweit das Dach zwischen dem Abtrennen und dem Aufnehmen des Lichtbildes 18 bewegt wurde, kann ebenso nicht sicher festgestellt werden, wie etwaige Anhaftungen auf das Dach gelangt sind. Folglich kann kein sicherer Rückschluss gezogen werden, welche Anhaftungen an dem Dach vorhanden waren und wodurch sie aufgebracht wurden. Dies bekräftigte der Sachverständige weiter überzeugend damit (vgl. S. 4 der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 705 d.A.), dass die Nähe des Klägerfahrzeugs in der Endlage am Böschungsfuß dafür spricht, dass die Geschwindigkeit oben nicht so hoch gewesen sein kann, sowie dass durch diese geringere Geschwindigkeit und das dadurch hervorgerufene langsamere Rollen bei einem Überschlagen des Klägerfahrzeuges großflächigere Eindellungen und Biomaterialanhaftungen zu erwarten gewesen wären als auf dem Lichtbild 18 ggf. feststellbar. Bei der Delle, die im Lichtbild 18 im Übrigen überhaupt nur sehr schwer feststellbar ist, handelt es sich nicht um so großflächige Eindellungen, wie sie bei einem Überschlag des Klägerfahrzeuges entstanden wären. Auch ist es aufgrund des finalen Querverschiebens des Klägerfahrzeugs ohne weiteres nachzuvollziehen, dass dabei nicht nur Anhaftungen von Biomaterial an den Reifen erfolgten, sondern es kann ohne weiteres auch dadurch ein Hochschleudern von Biomaterial in den Bereich an der linken Seite der Heckstoßstange erklärt werden. Zusammenfassend besteht auch unter Berücksichtigung dessen, dass es im Bereich des Windschutzscheibenrahmens zu Verformungen gekommen ist, eine größere Wahrscheinlichkeit dafür, dass kein Überschlag stattgefunden hat.

c) Aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. und Prof. Dr. B. geht der Senat zwar davon aus, dass der Kläger unfallbedingt eine Verletzung der Halswirbelsäule mit einer Subluxation des Zwischenwirbelgelenkes HWK 6/7 und einer Fraktur des Wirbelbogens am 6. HWK sowie einem Weichteilhämatom ausgehend vom Segment C5 bis hinab zu C7 erlitten hat. Allerdings hätte der Kläger diese Verletzungen nicht erlitten, wenn er bei dem streitgegenständlichen Unfall angegurtet gewesen wäre.

Hierzu erläuterte der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. unter Berücksichtigung dessen, dass sich das Klägerfahrzeug im Rahmen der streitgegenständlichen Kollision nicht überschlagen hat, nachvollziehbar zunächst (vgl. S. 61 f. des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015 sowie S. 3 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 645 f., 916 d.A.), dass es – auch wenn die tatsächlich bei dem streitgegenständlichen Unfall aufgetretenen Kräfte auf den nicht angegurteten

Kläger nicht genau darstellbar bzw. berechenbar sind – unfallbedingt im Klägerfahrzeug zu einer kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung im Bereich von 30 bis maximal 40 km/h gekommen ist, was bedeutet, dass das Klägerfahrzeug in der Kollisionsphase eine mittlere Beschleunigung von etwa 8 – 11 g erfahren hat. Weiter führte der Sachverständige aus biomechanischer Sicht überzeugend aus (vgl. S. 67, 77 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 651, 661 d.A.), dass der Kläger hierdurch als nicht angeschnallter Insasse auf den sich bereits komplett entfaltenden Airbag aufgetroffen ist. Denn aufgrund der nach vorne gerichteten Kinematik des Klägers und des „Rampeneffekts“ des entfaltenden Beifahrerairbags ist es zu einer Anlagerung des Kopfes im Bereich der Windschutzscheibe/des Dachrahmens gekommen, was bedeutet, dass der Kopf des Klägers abrupt kontaktbedingt abgebremst wurde. Da der Oberkörper des Klägers weiter nach oben bzw. nach vorne verschoben wurde, führte dies zu einer Zwangskinematik (Hyperextension) der Halswirbelsäule, so dass eine Weichteilverletzung der Halswirbelsäule im Sinne einer ausgeprägten HWS-Distorsion ohne bewertbare Schwierigkeiten aus biomechanischer Sicht nachvollziehbar ist.

Aufbauend hierauf erläuterte der Sachverständige Prof. Dr. B. nachvollziehbar (vgl. schriftliches Gutachten vom 08.03.2017 sowie S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 744, 918 d.A.), dass man im Hinblick auf die Verletzung der Halswirbelsäule mit einer Subluxation des Zwischenwirbelgelenkes HWK 6/7 und einer Fraktur des Wirbelbogens am 6. HWK sowie einem Weichteilhämatom ausgehend vom Segment C5 bis hinab zu C7 von einem sogenannten Update-Mechanismus der Halswirbelsäule ausgehen kann, wie er für die Halswirbelsäule in Verbindung mit heftigen Kopfanstößen zustande kommt. Da der Kopfanstoß bei dem Kläger durch Anlegen eines Gurtes vermeidbar gewesen wäre, besteht somit eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass die strukturellen Veränderungen der Halswirbelsäule durch das Anlegen eines Gurtes vermeidbar gewesen wären.

d) Hinsichtlich des streitgegenständlichen Bandscheibenvorfalles im Bereich L5/S1 geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. nicht davon aus, dass diese Verletzung unfallbedingt entstanden ist.

Hierzu erläuterte der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. nachvollziehbar (vgl. S. 69 f., 78 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 653 f., 662 d.A.), dass aus biomechanischer Sicht bei der primären Unfallbelastung eine axial wirkende Belastungskomponente der Lendenwirbelsäule nicht nachvollziehbar ist, so dass insoweit eine unfallbedingte Genese mit den in der Akte enthaltenen Anknüpfungstatsachen nicht möglich ist.

Vorstehendes bekräftigte der medizinische Sachverständige Prof. Dr. B. überzeugend (vgl. schriftliches Gutachten vom 08.03.2017, Bl. 745 d.A.), dass das entsprechende Schadensbild an der Lendenwirbelsäule erst über 2 Jahre nach dem Unfallereignis kernspintomografisch nachgewiesen wurde,

was für eine degenerative Schadensanlage und gegen eine unmittelbare Traumafolge spricht. Dies erläuterte der Sachverständige ergänzend dahingehend (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 918 d.A.), dass es allenfalls dann zu erwarten wäre, dass ein Bandscheibenvorfall traumatisch durch ein Verkehrsunfallereignis hervorgerufen wird, wenn es im Umfeld der Bandscheibe zu Frakturen gekommen wäre, was hier jedoch nicht der Fall ist. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls sehr unwahrscheinlich, dass der Kläger durch Einnahme von üblichen Schmerzmitteln (nicht hoch dosierte Opiate oder NSAR) vorhandene Schmerzen im Bereich der Bandscheibe nicht wahrgenommen haben soll.

e) Hinsichtlich der streitgegenständlichen Beschwerden des Klägers auf dem psychiatrischen, psychologischen und neurologischen Fachbereich geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. He. einerseits davon aus, dass bei dem Kläger unfallbedingt zwar psychische Beeinträchtigungen gegeben sind, diese allerdings nicht als posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) vorliegen. Andererseits geht der Senat jedoch auch davon aus, dass die beim Kläger vorhandenen unfallbedingten psychischen Beeinträchtigungen nicht eingetreten wären, wenn der Kläger bei dem Unfall angeschnallt gewesen wäre.

Insofern erläuterte der Sachverständige nachvollziehbar (vgl. S. 18 ff., 25 des schriftlichen Gutachtens vom 19.02.2013, Bl. 445 ff., 452 d.A.), dass bei dem Kläger infolge des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls eine depressive Störung vorliegt, die Teil eines komplexen organischen Psychosyndroms mit kognitiven Defiziten sowie Störungen der Effektivität und der Impulskontrolle ist. Von neurologisch-psychiatrischer Seite ist dabei von Bedeutung, dass es bei dem Unfall auch zu einem Schädel-Hirn-Trauma mit einer Skalpierungsverletzung und umschriebener traumatischer intrazerebraler Blutung gekommen ist. Jedoch ist aus psychiatrischer Sicht festzustellen, dass eine posttraumatische Belastungsstörung infolge des Unfalls zweifellos nicht vorliegt, auch wenn diese Diagnose beispielsweise im Rahmen einer stationären Behandlung in der Klinik A. im Jahr 2006 gestellt worden war. Im Kern handelt es sich bei der typischen Leitsymptomatik einer PTBS um lebhafte Wiedererinnerungen, sogenannte Intrusionen oder Flashbacks, die in Albträumen oder auch spontan im Wachen auftreten können. Derartiges ist jedoch bei dem Kläger nicht vorhanden, auch wenn dieser einige Erinnerunginseln berichtet. Jedoch besteht im Grunde eine komplette Amnesie des Klägers bezüglich des Unfalls, insbesondere fehlen auch eine vegetative Begleitsymptomatik und insbesondere eine Angstsymptomatik, die sich beispielsweise in einem relevanten Vermeidungsverhalten äußern würde. Vorliegend berichtete der Kläger vielmehr explizit, dass er gleich nach dem Unfall wieder problemlos mit dem Autofahren begonnen habe sowie dass er insbesondere keine Ängste vor dem Autofahren habe. Das Fehlen einer PTBS ist somit im Wesentlichen dem Fehlen einer relevanten Erinnerung aufgrund der Bewusstlosigkeit im Zusammenhang mit dem Schädel-Hirn-Trauma zuzuordnen.

Weiter erläuterte der Sachverständige das bei dem Kläger vorhandene unfallbedingte organische Psychosyndrom mit kognitiven Einschränkungen überzeugend ergänzend dahingehend (vgl. S. 3 f. der Sitzungsniederschrift vom 28.07.2021, Bl. 932 f. d.A.), dass dazu Beeinträchtigungen der Merkfähigkeit, der geistigen Umstellungsfähigkeit, der Impulsivität, der Affektregulation und allgemeinen psychischen Belastbarkeit gehören. Auch lagen bei Untersuchung des Klägers (im Hinblick auf das schriftliche Gutachten vom 19.02.2013), die bereits viele Jahre nach dem streitgegenständlichen Unfall erfolgt ist, keine Anhaltspunkte für die Annahme eines stärkeren reaktiven psychischen Syndroms vor. Vielmehr vermittelte der Kläger bei dieser Untersuchung den Eindruck, dass seine Unzufriedenheit mehr mit dem gerichtlichen Verfahren zu tun hat. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Beschwerden des Klägers bereits bei der damaligen Untersuchung verfestigt hatten und sich bis heute weder positive noch negative Veränderungen eingestellt haben. Auch aus einem psychiatrischen Gutachten aus dem Jahr 2020, das im Rahmen eines sozialgerichtlichen Verfahrens erstattet wurde, ist zu ersehen, dass es beim Kläger auch unfallunabhängige konkurrierende Einflussfaktoren gab, so dass die mögliche zunehmende Verbitterung des Klägers bis heute als unfallunabhängig einzuschätzen ist.

Außerdem führte der Sachverständige nachvollziehbar aus (vgl. S. 23 f., 25 des schriftlichen Gutachtens vom 19.02.2013, Bl. 450 f., 452 d.A. sowie S. 4 der Sitzungsniederschrift vom 28.07.2021, Bl. 933 d.A.), dass es wahrscheinlich zu einem allenfalls leichten Schädel-Hirn-Trauma Grad I gekommen wäre, welches wohl folgenlos ausgeheilt wäre, wenn der Kläger angeschnallt gewesen wäre. Wenn es nicht zu einem Schädel-Hirn-Trauma gekommen wäre, wären die vorstehend dargestellten Unfallbeeinträchtigungen nicht zu erwarten gewesen.

f) Weiter geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S., Prof. Dr. B. und Dr. Hei davon aus, dass der Kläger die unfallbedingten schweren Thoraxverletzungen nicht erlitten hätte, wenn er angegurtet gewesen wäre.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte hierzu überzeugend (vgl. S. 64 f., 77 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 648 f., 661 d.A.), dass aus biomechanischer Sicht der Ablauf der Insassenkinematik des Klägers im nicht gurtgesicherten Zustand bis zum Erreichen des Airbags relativ exakt darzustellen ist. Die Insassenkinematik ist dabei zunächst vor allem nach vorne und etwas nach links gerichtet. Weiter hat der bereits zum Zeitpunkt des Auftreffens des Klägers voll entfaltende Airbag zu einer Änderung der Kinematik des Klägers im Innenraum des Klägerfahrzeuges geführt und es ist dann eine Insassenkinematik des Klägers tendenziell nach oben und nach links gerichtet zu unterstellen. Auch wenn aufgrund der zahlreichen Freiheitsgrade und vor allem der erheblichen Rotationskomponente des Klägerfahrzeuges eine exakte Bewertung der Bewegung des Klägers im Innenraum des Klägerfahrzeuges im Detail nicht möglich

ist, sind die massiven Thoraxverletzungen des Klägers ohne bewertbare Schwierigkeiten nach dem Kontakt mit dem Airbag im nicht gurtgesicherten Zustand des Klägers im Rahmen einer sekundären Wechselwirkung im Innenraum des Klägerfahrzeuges nachvollziehbar. Weiter führte der Sachverständige hierzu aus (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 706 d.A.), dass es für die Herbeiführung der schweren Thoraxverletzungen, die der Kläger erlitten hat, bei einem angegurtenen Geschädigten eine Beschleunigung von 60 g bedurft hätte. Im vorliegenden Fall liegt jedoch lediglich eine Beschleunigung von weit unter der Hälfte vor, so dass im Ergebnis die schweren Thoraxverletzungen des Klägers unabhängig davon, ob der Fahrersitz unfallbedingt herausgerissen wurde oder nicht, durch das Nichtangegurtetsein hervorgerufen wurden. Grund hierfür ist, dass der Gurt den Körper an die Beschleunigung des Fahrzeugs anpasst und deshalb der Körper ein größeres Zeitfenster hat, sich an die Geschwindigkeiten anzupassen. Demgegenüber wird der Körper im nicht angegurten Zustand mit den harten und unnachgiebigen Gegenständen innerhalb des Fahrzeuges ungebremst konfrontiert und vorliegend konnte der Körper des Klägers wegen der Rotationsbewegung vom Airbag nur unzureichend abgedefert werden.

Aufbauend auf die biomechanischen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte der Sachverständige Prof. Dr. B. überzeugend (vgl. schriftliches Gutachten vom 08.03.2017, Bl. 744 d.A.), dass man auch aus unfallchirurgischer Sicht bezugnehmend auf das schwere Thoraxtrauma des Klägers davon ausgehen kann, dass bei der vorliegenden kollisionsbedingten Geschwindigkeitsdifferenz bei einem angegurten Insassen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nur Rippenfrakturen aufgetreten wären. Im Fall des Klägers ist es jedoch auch zusätzlich zu lebensgefährlichen Komplikationen (Hämatothorax) gekommen, was im Falle von gurtbedingten Rippenfrakturen zwar nicht völlig auszuschließen, aber in Anbetracht des zum Unfallzeitpunkt günstigen jugendlichen Lebensalters des Klägers deutlich weniger wahrscheinlich ist. Diese Wahrscheinlichkeitsaussage erläuterte der Sachverständige nachvollziehbar ergänzend dahingehend (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 918 d.A.), dass die detaillierte Verletzungswahrscheinlichkeit nach einem Unfall, bei dem der Insasse nicht angeschnallt war, gegenüber einem angeschnallten Insassen aufgrund der fehlenden Kenntnis der im Einzelfall vorliegenden einwirkenden Kräfte nicht bestimmbar ist, so dass zur quantitativen Einschätzung einer potentiellen Verletzungsreduktion durch den Dreipunktgurt nur die Analyse retrospektiver großer Registerdaten bleibt. Hier hat sich bei einer Auswertung aus dem Jahr 2015 eine quantitative Reduktion der Verletzungswahrscheinlichkeit eines angeschnallten Insassen auf dem Vordersitz eines Fahrzeugs gegenüber einem nicht angeschnallten Insassen um 50% gezeigt.

Ebenfalls aufbauend auf die biomechanischen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte der Sachverständige Dr. Hei aus pneumologischer Sicht (vgl. S. 4 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 917 d.A.), dass er die

unfallchirurgische Einschätzung des Sachverständigen Prof. Dr. B. bezüglich der erlittenen Verletzungen des Klägers im Thoraxbereich vollumfänglich teilt und insofern bestätigen kann, dass die entsprechenden Verletzungen des Klägers auf dem pneumologischen Fachgebiet mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich geringer ausgefallen wären, wenn der Kläger angegurtet gewesen wäre. Denn hätte es weniger mechanische Zerstörung des Thorax gegeben, dann hätte der Kläger wahrscheinlich weniger Beschwerden. Hierbei geht es um das Symptom der Atemnot, das dadurch entsteht, dass sich durch die mechanische Beeinträchtigung des Thoraxbereiches die Lunge mit zunehmender Belastung nicht mehr ausreichend ausbreiten kann und dass dies im Gehirn als Beeinträchtigung gemeldet wird, was dann vom Kläger als Atemnot empfunden wird.

g) Auch geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. sowie Prof. Dr. B. davon aus, dass der Kläger das unstreitig bei dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall erlittene schwere Schädelhirntrauma mit Skalpierungsverletzungen nicht erlitten hätte, wenn er angegurtet gewesen wäre.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte hierzu überzeugend zunächst (vgl. S. 66, 77 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 650, 661 d.A.), dass sich unter Berücksichtigung des nicht gurtgesicherten Klägers, der nach vorne gerichtet mit dem Airbag in Kontakt geraten ist, ohne bewertbare Schwierigkeiten eine nach oben gerichtete Kinematik des Klägers aufgrund des etwas schräg im Klägerfahrzeug befindlichen Beifahrerairbags darstellen lässt. Dies bedeutet, dass der Kläger aufgrund des Airbags nicht nur von den Strukturen des Armaturenbretts ferngehalten wurde, sondern auch nach oben gerichtet abgelenkt wurde, woraus die Möglichkeit resultiert, dass der Kopf des Klägers mit der Windschutzscheibe/Dachbereich des Klägerfahrzeuges wechselgewirkt hat, so dass eine entsprechende Kontaktierung des Schädels des Klägers im Windschutzscheibenbereich bzw. im Dachkantenbereich des Klägerfahrzeugs unfallbedingt eingetreten ist. Da weder die Windschutzscheibe noch der Dachrahmenbereich im Klägerfahrzeug Kontaktzonen darstellen, die eine entsprechende Deformationsstrecke zur Verfügung stellen, war der Anprall des Schädels des Klägers somit durch eine kurze Kontaktzeit gekennzeichnet, so dass ohne bewertbare Schwierigkeiten bei der Bewertung der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung eine erhebliche Belastung auf den Schädel des Klägers unfallbedingt eingewirkt hat, die ein Schädelhirntrauma mit intrazerebralen Blutungen nachvollziehen lässt. Ergänzend hierzu führte der Sachverständige überzeugend aus (vgl. S. 5 f. der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 706 f. d.A.), dass der Anprall des Schädels an der Windschutzscheibe, dem Dachkantenrahmen oder dem Dachbereich bei einem gurtgesicherten Passagier nicht passiert wäre, da bei einem angegurten Beifahrer durch das Zusammenspiel aus Airbagauslösung und Gurtstrammer eine Kopplung des Körpers mit dem Beifahrersitz hervorgerufen worden wäre. Dies hätte jedoch selbst bei einer Drehbewegung nicht dazu geführt, dass der Körper des Klägers am Airbag vorbeigeht, auch

wenn er diesen zwar nicht mehr mittig, sondern entsprechend dem Drehimpuls versetzt getroffen hätte.

Aufbauend auf die biomechanischen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte der Sachverständige Prof. Dr. B. nachvollziehbar (vgl. schriftliches Gutachten vom 08.03.2017 sowie S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 743, 918 d.A.), dass im Hinblick auf das Schädelhirntrauma mit intrazerebraler Einblutung und Skalpierungsverletzung auch aus unfallchirurgischer Sicht davon auszugehen ist, dass dieses Verletzungsmuster durch einen Anprall der Stirn/Scheitelregion im Bereich des oberen Frontscheibenbrandes bzw. am dahinterliegenden Dachbereich zustande gekommen ist. Nicht angegurte Insassen werden in der Regel bei Frontalkollision aus dem Sitz gehoben und gleiten über den sich entfaltenden Airbag nach oben vorne, wodurch es zum Anprall des Kopfes und der Entstehung von Schädelhirntrauma kommt. Beim Kläger ist es dabei zusätzlich zu einer Skalpierungsverletzung im Bereich des Kopfes gekommen, was Vorstehendes unterstreicht. Somit ist davon auszugehen, dass diese Verletzungen ausgeblieben wären, wenn der Kläger in Beifahrerposition angegurtet gewesen wäre.

h) Hinsichtlich der Abrissfraktur des Griffelfortsatzes der körperfernen Speiche geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. sowie Prof. Dr. B. davon aus, dass der Kläger diese Verletzungen auch angegurtet bei dem streitgegenständlichen Unfall erlitten hätte.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte hierzu überzeugend zunächst (vgl. S. 65, 77 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 649, 661 d.A.), dass es sich bei der entsprechenden Verletzung um eine sogenannte Abstützverletzung handelt. Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass bereits bei der Analyse der Relativbewegung des Klägers gegenüber dem Innenraum des Klägerfahrzeugs eine nach vorne gerichtete Kinematik zu unterstellen ist, so dass unter Berücksichtigung des Versuchs, sich abzustützen, diese Verletzung des Klägers im rechten Handgelenksbereich ohne bewertbare Schwierigkeiten nachvollzogen werden kann.

Aufbauend auf die biomechanischen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte der Sachverständige Prof. Dr. B. nachvollziehbar (vgl. schriftliches Gutachten vom 08.03.2017, Bl. 744 d.A.), dass bezugnehmend auf die Abrissfraktur des Griffelfortsatzes der körperfernen Speiche rechts man davon ausgehen kann, dass diese am ehesten auf den Versuch eines Abstützen am Armaturenbrett bei der Kollision zurückzuführen ist, so dass sich für diese Verletzung keine Vermeidbarkeit durch ein Anlegen eines Gurtes begründen lässt.

i) Auch hinsichtlich der Schulterverletzung links geht der Senat aufgrund der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. davon aus, dass der Kläger diese Verletzung selbst angegurtet bei dem streitgegenständlichen Unfall erlitten hätte.

Denn hierzu erläuterte der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. nachvollziehbar (vgl. S. 67 f., 78 des schriftlichen Gutachtens vom 06.07.2015, Bl. 651 f., 662 d.A.), dass im vorliegenden Fall durch den nicht gurtgesicherten Kläger eine erhebliche Insassenkinematik im Klägerfahrzeug aufgrund der Rotation bzw. der Böschung zu unterstellen ist. Vor allem auf Basis der deutlich dislozierten Rippenserienfraktur links ist nachvollziehbar, dass die linke Körperseite des Klägers zu irgendeinem Zeitpunkt des Unfallgeschehens mit irgendwelchen unkooperativen Strukturen des Innenraums des Klägerfahrzeugs wechselgewirkt hat. Somit ist aus biomechanischer Sicht davon auszugehen, dass im Rahmen des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls auch die linke Schulter des Klägers signifikant belastet worden ist, so dass die Schulterverletzung der linken Körperseite ohne bewertbare Schwierigkeiten dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall und der daraus resultierenden Belastung für den Kläger zugeordnet werden kann sowie dass deren Entstehung auch bei einem gurtgesicherten Insassen nicht ausgeschlossen werden kann. Dies erläuterte der Sachverständige ergänzend damit (vgl. S. 6 der Sitzungsniederschrift vom 29.04.2016, Bl. 707 d.A.), dass auch ein Gurt eine seitliche Bewegung des Körpers des Klägers nicht hätte verhindern können.

3. Der Senat ist nach der in zweiter Instanz durchgeführten ergänzenden Beweisaufnahme der Überzeugung, dass der Kläger durch den Unfall dauerhafte Beschwerden davongetragen hat (vgl. oben unter 1. und 2.), aufgrund derer in der Gesamtschau sämtlicher medizinischen Gutachten, denen sich der Senat vollumfänglich anschließt, eine unfallbedingte dauerhafte Gesamt-MdE des Klägers in Höhe von 35% gegeben ist.

a) Relevant sind hierbei die weiterhin bestehenden unfallbedingten Beschwerden des Klägers auf dem lungenfachärztlichen Bereich. Diesbezüglich führte der Sachverständige Dr. Hei nachvollziehbar und überzeugend aus (vgl. S. 25 f., 27 des schriftlichen Gutachtens vom 28.09.2018, Bl. 837 f., 839 d.A.), dass der Kläger weiterhin unter Belastung unter einer unfallbedingten restriktiven Ventilationsstörung leidet. Dies bedeutet, dass die Atemtechnik des Klägers unter Belastung derartig gestört ist, dass die Belüftung der Lungen eingeschränkt ist, so dass es zu einer eingeschränkten körperlichen Belastbarkeit als Unfallfolge kommt. Auch die bei dem Kläger vorhandenen Schmerzen sind durch die unfallbedingten Veränderungen der Lunge zweifelsfrei zu erklären.

b) Unter Berücksichtigung des lungenfachärztlichen Gutachtens des Kollegen Dr. Hei vom 28.09.2018 sowie unter Berücksichtigung der weiterhin bestehenden körperlichen Einschränkungen des Klägers bewertete der Sachverständige Prof. Dr. B. die dauerhafte unfallbedingte Dauer-MdE des Klägers nachvollziehbar zusammenfassend aus unfallchirurgischer Sicht mit 15% (vgl. S. 5 der Sitzungsniederschrift vom 27.01.2021, Bl. 918 d.A.).

c) Aufbauend auf die vorstehende unfallchirurgische Bewertung der unfallbedingten Dauer-MdE des Klägers taxierte der Sachverständige Dr. Hei die unfallbedingte dauerhafte Ge-

samt-MdE des Klägers überzeugend und nachvollziehbar auf 35%.

Insofern erläuterte der Sachverständige nachvollziehbar (vgl. S. 22 f. des schriftlichen Gutachtens vom 19.02.2013, Bl. 449 f. d.A.), dass die Leistungsfähigkeit des Klägers, insbesondere dessen psychophysische Belastbarkeit, angesichts der unfallbedingten depressiven Störung des Klägers, die Teil eines komplexen organischen Psychosyndroms mit kognitiven Defiziten sowie Störungen der Effektivität und der Impulskontrolle ist, insgesamt reduziert ist, dass die Angabe des Klägers hinsichtlich einer Belastbarkeit von etwa 5 Stunden arbeitstäglich vor dem Hintergrund der vorgenannten Befunde nachvollziehbar ist, auch wenn der Kläger durchaus zu komplexen Leistungen wie beispielsweise dem Autofahren in der Lage ist, sowie dass insoweit prognostisch keine wesentliche Änderung zu erwarten ist.

Ergänzend zu Vorstehendem führte der Sachverständige weiterhin überzeugend aus (vgl. S. 3 der Sitzungsniederschrift vom 28.07.2021, Bl. 932 d.A.), dass auch nach Durchsicht der zwischenzeitlich von dem Kläger vorgelegten Unterlagen sich aus psychiatrischer, psychologischer und neurologischer Sicht an dem Ergebnis des schriftlichen Gutachtens vom 19.02.2013 nichts geändert hat, so dass die unfallbedingte MdE des Klägers aus Sicht des nervenärztlichen Fachgebietes mit 30% zu bewerten ist. Unter Einrechnung der von dem Sachverständigen Prof. Dr. B. aus unfallchirurgischer Sicht auf 15% taxierten MdE bewertete der Sachverständige Dr. H. sodann weiter die unfallbedingte Gesamt-MdE nachvollziehbar zusammenfassend mit 35%.

4. Unter Berücksichtigung dessen, dass die wesentlichen und schweren Unfallfolgen des Klägers nicht eingetreten wären, wenn dieser bei dem Unfall angegurtet gewesen wäre, trifft den Kläger ein anspruchsminderndes Mitverschulden in Höhe von 40%.

a) Rechtsfehlerhaft hat das Erstgericht bei der Bewertung der klägerischen Ansprüche sämtliche Verletzungen, die der Kläger nicht bzw. weniger schwer erlitten hätte, wenn er bei dem streitgegenständlichen Unfall angegurtet gewesen wäre, vollständig unbeachtet gelassen. Vielmehr sind entgegen dem unzutreffenden rechtlichen Ansatz des Erstgerichts zunächst sämtliche unfallbedingten Verletzungen des Klägers gemäß § 249IBGB zu berücksichtigen. Erst auf der Ebene des anspruchsmindernden Mitverschuldens des Geschädigten gemäß § 254IBGB ist der Gesichtspunkt zu berücksichtigen, welche erlittenen Verletzungen tatsächlich verhindert worden oder zumindest weniger schwerwiegend gewesen wären, wenn der Verletzte, der als Insasse eines Kraftfahrzeuges entgegen § 21 a II StVO während der Fahrt den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte, zum Zeitpunkt des Unfalls angeschnallt gewesen wäre (BGH NZV 2012, 478). Dies hat das Erstgericht verkannt, da das Mitverschulden nicht zur Folge hat, dass dem Kläger als Geschädigten Schadensersatz für die Verletzungen aberkannt werden könnte, die er nicht erlitten hätte, wäre er angeschnallt gewesen. Denn unabhängig hiervon ist

der Kläger durch die rechtswidrige Tat der Schädigerin verletzt worden. Dies führt in der rechtlichen Konsequenz zu einer im Vergleich zum Erstgericht völlig anderen Berechnung des dem Kläger entstandenen Schadens.

b) Aufgrund der in der Berufungsinstanz ergänzend durchgeführten Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Senats fest, dass der Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall erheblich leichtere Verletzungen erlitten hätte, wenn er angegurtet gewesen wäre.

Insbesondere hätte der Kläger im angegurteten Zustand die schweren Thoraxverletzungen, das schwere Schädelhirntrauma mit Skalpierungsverletzungen, die vorstehend genannten Verletzungen der Halswirbelsäule sowie das unfallbedingte organische Psychosyndrom mit kognitiven Einschränkungen nicht erlitten (vgl. oben unter 2.). Vorliegend haben sich somit gerade die wesentlichen und schweren Unfallfolgen des Klägers dadurch realisiert, dass dieser nicht angegurtet war und schuldhaft auf die Schutzfunktion des Sicherungsgurtes verzichtet hat. Unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des vorliegenden Einzelfalls bewertet der Senat auch bei einem Vergleich mit verschiedenen Mitverschuldensquoten, die seitens der Rechtsprechung hinsichtlich der entsprechenden Thematik gebildet wurden (vgl. hierzu Greger in: Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 6. Aufl. 2021, Mitverantwortung des Geschädigten, Rn. 25.83 und 25.84), das Mitverschulden des Klägers mit 40%.

5. Der Kläger hat aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall unter Zugrundelegung der Mitverschuldensquote von 40% gemäß §§ 7, 17, 18 StVG, 115 VVG, 823 I, 249, 254 I BGB materielle und immaterielle Schadensersatzansprüche in dem tenorierten Umfang wie folgt:

a) Das Erstgericht hat insbesondere aufgrund des vorstehend unter 4. a) dargestellten Rechtsfehlers die Bemessung der Schmerzensgeldhöhe unzutreffend vorgenommen. Unter Berücksichtigung des klägerischen Mitverschuldens von 40% sowie der bereits erfolgten Schmerzensgeldzahlungen bzw. -verrechnungen in Höhe von insgesamt 29.954,68 € hat der Kläger gemäß §§ 7, 11 S. 2, 17, 18 StVG, 115 VVG, 823 I, 253, 254 I BGB noch Anspruch auf Schmerzensgeld in Höhe von 42.045,32 €.

(1) Die Höhe des zuzubilligenden Schmerzensgeldes hängt entscheidend vom Maß der durch das haftungsbegründende Ereignis verursachten körperlichen und seelischen Beeinträchtigungen des Geschädigten ab, soweit diese bei Schluss der mündlichen Verhandlung bereits eingetreten sind oder zu diesem Zeitpunkt mit ihnen als künftiger Verletzungsfolge ernstlich gerechnet werden muss (BGH VersR 1976, 440; 1980, 975; 1988, 299; OLG Hamm zfs 2005, 122[123]; Senat in st. Rspr., u.a. Urt. v. 29.10.2010 – 10 U 3249/10[juris]). Die Schwere dieser Belastungen wird vor allem durch die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen bestimmt (grdl. BGH -GSZ -BGHZ 18, 149ff.; ferner BGH NJW 2006, 1068[1069]; OLG Hamm zfs 2005, 122 [123];

Senat in st. Rspr., u.a. Urte. v. 29.10.2010 -10 U 3249/10[juris]). Besonderes Gewicht kommt etwaigen Dauerfolgen der Verletzungen zu (OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]); OLG Brandenburg, Urte. v. 08.03.2007 -12 U 154/06 [juris]; Senat in st. Rspr., u.a. Urte. v. 29.10.2010 -10 U 3249/10[juris]). §§ 253IIBGB, 11 S. 2 StVG sprechen dabei von „billiger Entschädigung in Geld“. Da es eine absolut angemessene Entschädigung für nichtvermögensrechtliche Nachteile nicht gibt, weil diese nicht in Geld messbar sind (BGH GSZ - BGHZ 18, 149[156, 164]; OLG Hamm zfs 2005, 122[123]; Senat in st. Rspr., u.a. Urte. v. 29.10.2010 - 10 U 3249/10 [juris]), unterliegt der Tatrichter bei der ihm obliegenden Ermessensentscheidung von Gesetzes wegen keinen betragsmäßigen Beschränkungen (BGH VersR 1976, 967 [968 unter II 1]; Senat, a.a.O.).

(2) Im Ausgangspunkt sind der Bemessung der Höhe des angemessenen Schmerzensgeldes somit die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen des Klägers zugrunde zu legen. Beachtlich sind somit zunächst die erheblichen und vielfältigen unmittelbaren Verletzungen, die der Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall erlitten hat (vgl. vorstehend unter Ziffern 1. und 2.). Der Kläger war dabei nach dem Unfall in dem Auto eingeklemmt, wurde anschließend mit dem Intensivhubschrauber in das Krankenhaus B. in R. zur stationären intensivärztlichen Versorgung verbracht und musste dort u.a. zunächst intubiert beatmet werden (vgl. ärztliche Berichte des Krankenhauses B. in R. vom 02.02.2005 und 07.06.2006, Anlagen K 1 und K 5, auf deren Inhalt ergänzend Bezug genommen wird). Weiter ist bei der Bemessung der Höhe des angemessenen Schmerzensgeldes der anschließende Krankheitsverlauf zu berücksichtigen. Relevant ist folglich, dass sich der Kläger aufgrund der bei dem streitgegenständlichen Unfall erlittenen Verletzungen wiederholt in längerer stationärer Behandlung befunden hat (vgl. ebenfalls Anlagen K 1 und K 5, auf deren Inhalt ergänzend Bezug genommen wird), sowie dass der Kläger, der zu dem Zeitpunkt des Unfalls erst 24 Jahre alt und damit sehr jung gewesen ist, trotz mehrerer Operationen Dauerschäden aufgrund des Unfalles davongetragen hat. Insbesondere liegt beim Kläger unfallbedingt eine depressive Störung vor, die Teil eines komplexen organischen Psychosyndroms mit kognitiven Defiziten sowie Störungen der Effektivität und der Impulskontrolle ist (vgl. vorstehend unter Ziffer 2. f). Weiter besteht beim Kläger eine unfallbedingte dauerhafte MdE von 35% (vgl. vorstehend unter Ziffer 3.).

(3) Auch die Heranziehung von Vergleichsfällen, die im Rahmen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes als Orientierungsrahmen zu berücksichtigen sind und aus denen keine unmittelbaren Folgerungen abgeleitet werden können, zeigt, dass weder die Schmerzensgeldbemessung des Erstgerichts mit 15.000,- € noch die bislang seitens des Beklagten geleisteten Schmerzensgeldzahlungen in Höhe von insgesamt 29.954,68 € ein angemessenes Schmerzensgeld darstellen.

Bei der Heranziehung von Vergleichsfällen ist eine völlige Identität der Verletzungen und der weiteren Folgen für die Heranziehung als Vergleichsfall nicht erforderlich. Insoweit

ist für die Findung eines Orientierungsrahmens eine Vergleichbarkeit ausreichend. Jedoch ist zu beachten, dass die in Schmerzensgeldtabellen erfassten „Vergleichsfälle“ nur „in der Regel den Ausgangspunkt für die tatrichterlichen Erwägungen zur Schmerzensgeldbemessung“ bilden (BGH VersR 1970, 134; 1970, 281[dort betont der BGH weiter: „Inwieweit alsdann der Tatrichter die früheren Maßstäbe einhält oder – sei es unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung, sei es im Zuge einer behutsamen Fortentwicklung der Rechtsprechung – überschreitet, liegt wiederum in seinem pflichtgemäßen, in der Revisionsinstanz nicht nachprüfbareren Ermessen.“]). Sie sind somit nur im Rahmen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes als Orientierungsrahmen zu berücksichtigen (BGH VersR 1961, 460[461]; 1964, 842(843); 1967, 256[257]; OLG Köln VersR 1978, 650[„nur geringer Erkenntniswert“]; OLG Saarbrücken zfs 1999, 101; OLG Hamm NJW 2000, 3219 und zfs 2005, 122[123]; OLG Karlsruhe VersR 2001, 1175; OLG Koblenz, Urte. v. 27.10.2003 – 12 U 714/02; OLG München [I. ZS], Beschluss vom 26.08.2005 – 1 W 2282/05 [juris]; OLGR 2006, 92; Senat in st. Rspr., u.a. Urte. v. 29.06.2007 – 10 U 4379/01 [juris]). Sie sind aber keine verbindlichen Präjudizien (BGH VersR 1970, 134; Senat, a.a.O.).

Demzufolge erachtet der Senat zur Findung eines Orientierungsrahmens das Urteil des LG München I vom 12.12.2005, Az. 19 O 6509/04 (vgl. S. 351, lfd. Nr. 1276 bei Hacks/Wellner/Häcker/Offenloch, 40. Auflage, Schmerzensgeldbeträge 2022) geeignet. Mit diesem Urteil hielt das LG München I bei einem Mann ein Schmerzensgeld in Höhe von 70.000,- € (inflationbedingt bereinigt: 87.681,- €) für angemessen. Auch der dortige Geschädigte erlitt ein Schädelhirntrauma mit interzonaler Blutung (im Balkenbereich) und trug unfallbedingt eine mit dem hiesigen Kläger vergleichbare MdE von 40% davon. Zwar ist in dem vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass den Kläger im Gegensatz zu dem genannten Vergleichsfall ein Mitverschulden von 40% trifft. Allerdings erlitt der Kläger über die Schädelverletzungen hinausgehend weitere erhebliche Verletzungen (schweres Polytrauma, traumatische Hämatothorax mit instabilem Thorax und deutlich dislozierter Rippenserienfraktur links, ausgeprägte Lungenkontusion beidseits, traumatische Pneumothorax rechts, medialstinales Emphysem, sekundäre dislozierte Abrisfraktur des Processus styloideus radii rechts).

Als weiteren Vergleichsfall erachtet der Senat das Urteil des LG Karlsruhe vom 17.02.2012, Az. 5 O 32/09 (vgl. S. 351, lfd. Nr. 1278 bei Hacks/Wellner/Häcker/Offenloch, 40. Auflage, Schmerzensgeldbeträge 2022) geeignet. Mit diesem Urteil hielt das LG Karlsruhe bei einem 20-jährigen Mann, der folglich ähnlich jung war wie der Kläger, ein Schmerzensgeld in Höhe von 90.000,- € (inflationbedingt bereinigt: 101.751,- €) bei immateriellem Vorbehalt für angemessen. Auch der dortige Geschädigte erlitt ein Schädel-Hirn-Trauma mit Kontusionsblutung rechts sowie als Dauerschaden kognitive Beeinträchtigungen insbesondere in Form einer erheblichen Konzentrationsschwäche und Leistungseinbußen. Auch wenn in diesem Vergleichsfall kein Mitverschulden des Geschädigten zu berücksichtigen war, ist zu berücksichtigen, dass im Ge-

gensatz zu dem Kläger die weiteren Verletzungen des dortigen Geschädigten mit einem Tinnitus, einer Kopfplatzwunde, einer Schulterprellung und multiplen Schürfwunden weit weniger schwerwiegend wie die weiteren Verletzungen des Klägers waren.

Demgegenüber sind die seitens des Beklagten mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 07.10.2021 genannten Urteile des LG Neuruppin, OLG Brandenburg und OLG Köln (vgl. S. 2 f. dieses Schriftsatzes, Bl. 944 f. d.A.) als Vergleichsfälle nicht geeignet. Zwar lagen sämtlichen diesen Urteilen auch erhebliche Kopfverletzungen zugrunde, aufgrund derer die Geschädigten ebenfalls unter vergleichbaren Dauerbeeinträchtigungen insbesondere im kognitiven Bereich leiden. Allerdings erlitt der Kläger über die erheblichen Kopfverletzungen hinausgehend unfallbedingt auch mit einem schwerem Polytrauma, einem traumatischen Hämatothorax mit instabilem Thorax und deutlich dislozierter Rippenserienfraktur links, einer ausgeprägten Lungenkontusion beidseits, einem traumatischen Pneumothorax rechts, einem medialstinalen Emphysem, einer sekundären dislozierten Abrissfraktur des Processus styloideus radii rechts weitere erhebliche Verletzungen, die allesamt bei den beklagtenseits zitierten Urteilen nicht zugrunde lagen. Insbesondere die unfallbedingte mechanische Zerstörung des Thorax ist dabei bei der Schmerzensgeldbemessung von hoher Relevanz, da der Kläger entsprechend den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. Hei infolge dessen unter dem Symptom der Atemnot leidet, das dadurch entsteht, dass sich durch die mechanische Beeinträchtigung des Thoraxbereiches die Lunge mit zunehmender Belastung nicht mehr ausreichend ausbreiten kann und dass dies im Gehirn als Beeinträchtigung gemeldet wird (vgl. oben unter Ziffer 2. g). Darüber hinaus lag bei diesen Urteilen im Gegensatz zu dem hiesigen Verfahren (siehe hierzu unten (4)) kein unverständlich verzögertes Regulierungsverhalten der Schädigerseite, das schmerzensgelderhöhend zu bewerten ist, vor.

(4) Schließlich ist vorliegend das unverständlich verzögerte Regulierungsverhalten des Beklagten schmerzensgelderhöhend zu berücksichtigen. Insoweit liegt ein vorwerfbares oder jedenfalls nicht nachvollziehbares Verhalten des Beklagten (u.a. SP 2011, 107) jedenfalls seit dem Hinweis des Senates mit Verfügung vom 09.07.2014 (Bl. 541/544 d.A.) vor, welches in den unangemessen niedrigen Abschlagsleistungen des Beklagten auf den klägerischen Schmerzensgeldanspruch (vgl. etwa OLG Nürnberg zfs 1995, 452; VersR 1998, 731; OLG Frankfurt a.M., Urt. v. 07.01.1999 - 12 U 7/98; OLG Köln NJW-RR 2002, 962) trotz des Hinweises des Senates mit Verfügung vom 09.07.2014 (Bl. 541/544 d.A.) liegt.

Nachdem der Beklagte mit Klageerwiderrungsschriftsatz vom 02.08.2007 eine Vorschussleistung auf den Schmerzensgeldanspruch zunächst nur in Höhe von 15.000,- € im Wege der Verrechnung geleistet hatte (B. 25 d.A.), wurde der Beklagte mit vorstehendem Hinweis vom 09.07.2014 seitens des Senates darauf hingewiesen, dass der rechtliche Ansatz des Erstgerichts auch im Hinblick auf die Schmerzensgeldbemessung unzutreffend ist sowie dass der seitens des Erstgerichts

hierauf aufbauend ausgeteilte Schmerzensgeldbetrag in Höhe von 15.000,- € trotz eines in Betracht kommenden Mitverschuldens des Klägers vor dem Hintergrund des Gesichtspunktes, dass der Kläger bei dem Unfall nicht angegurtet gewesen ist, deutlich zu niedrig ist. Weiter wurde der Beklagte bereits mit diesem Hinweis darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Schmerzensgeldbemessung das weitere Regulierungsverhalten des Beklagten zu beachten sein wird (Bl. 543 d.A.). Trotz dieses Hinweises leistete der Beklagte im Hinblick auf den zu diesem Zeitpunkt bereits über 9 Jahre zurückliegenden streitgegenständlichen Unfall eine weitere Vorschussleistung auf den Schmerzensgeldanspruch des Klägers im Wege der Verrechnung mit Schriftsatz vom 03.09.2014 lediglich in Höhe von weiteren 14.954,68 € (Bl. 562 d.A.). Über die insgesamt auf den Schmerzensgeldanspruch des Klägers geleisteten 29.954,68 € hinaus erfolgten im Folgenden keine weiteren Vorschussleistungen seitens des Beklagten, obwohl dieser Vorschuss angesichts der von Anfang an unstrittig bei dem Unfall erlittenen erheblichen Verletzungen des Klägers (vgl. vorstehend unter Ziffern 1. und 2.) selbst bei einem aufgrund der Hinweisverfügung vom 09.07.2014 im Raum stehenden Mitverschulden des Klägers von bis zu 50% unverständlich niedrig war und dies dem Beklagten zur Überzeugung des Senats insbesondere aufgrund der erheblichen unfallbedingten Verletzungen und der Tatsache, wie lange der Unfall zurücklag, auch bewusst gewesen sein muss.

(5) In der gesamtschauenden Abwägung sämtlicher vorstehender Gesichtspunkte erachtet der Senat ein Schmerzensgeldanspruch des Klägers in Höhe von 72.000,- € als angemessen, auf das der Beklagte im Wege der Verrechnung bereits Zahlungen in Höhe von insgesamt 29.954,68 € geleistet hat, so dass dem Kläger noch ein Restbetrag in Höhe von 42.045,32 € zusteht.

b) Unter Zugrundelegung der Mitverschuldensquote von 40% und unter Berücksichtigung der MdE des Klägers von 35% hat der Kläger gemäß §§ 7, 17, 18 StVG, 115 VVG, 823 I, 249, 254 I BGB für den geltend gemachten Zeitraum vom 01.05.2007 bis einschließlich 28.02.2011 Anspruch auf Zahlung von Verdienstausschlagsschädigung in Höhe von 13.668,80 €.

(1) Aufgrund der rechtsfehlerfreien Beweiswürdigung der Angaben der Zeugen H. und A. M. seitens des Erstgerichts sowie unter Berücksichtigung der als Anlage K 8 vorgelegten Lohn- und Gehaltsabrechnung geht der Senat davon aus, dass der Kläger bei dem Bauunternehmen seines Bruders C. M. ohne den streitgegenständlichen Unfall im Rahmen eines Angestelltenverhältnisses einen Nettolohn in Höhe von 1.414,99 € pro Monat hätte erzielen können.

Dem Erstgericht ist bei der Beweiswürdigung der Angaben der Zeugen H. und A. M. kein Fehler unterlaufen, wonach sich aus den Angaben dieser Zeugen ergibt, dass der Kläger zum Jahreswechsel 2004/2005 arbeitslos gewesen ist, jedoch ab dem 07.01.2005 eine Beschäftigungsstelle im Betrieb seines Bruders gefunden hatte (vgl. S. 10 des Ersturteils, Bl. 489 d.A., sowie S. 2 ff. der Sitzungsniederschrift vom 19.03.2012, Bl. 384 ff. d.A.). Da auch keine konkreten Anhaltspunkte für die Un-

richtigkeit dieser Beweiswürdigung vorgetragen wurden, ist der Senat nach § 529 INr. 1 ZPO an die entsprechende Beweiswürdigung des Erstgerichts gebunden.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass sich aus der als Anlage K 8 vorgelegten Lohn- und Gehaltsabrechnung nachvollziehbar und damit überzeugend ergibt, dass der Kläger bei der von den Zeugen H. und A. M. geschilderten Tätigkeit für das Bauunternehmen des Bruders einen monatlichen Nettolohn in Höhe von 1.414,99 € erzielt hätte.

(2) Ausgehend von dem vorstehend erläuterten monatlichen Nettolohn hätte der Kläger somit ohne den streitgegenständlichen Unfall in dem streitgegenständlichen Zeitraum vom 01.05.2007 bis einschließlich 28.02.2011 einen Nettolohn in Höhe von insgesamt 65.089,54 € (46 Monate x 1.414,99 €) erzielen können. Unter Berücksichtigung des klägerischen Mitverschuldens von 40% sowie dessen, dass die MdE des Klägers nur mit 35% anzusetzen ist, errechnet sich hieraus ein berechtigter Schadensersatzanspruch des Klägers in Höhe von 13.668,80 € (65.089,54 € x 0,6 x 0,35).

(3) Der Anspruch auf Verzugszinsen ergibt sich aus §§ 286 I 2, 288 I BGB i.V.m. § 253 I ZPO. Mit Klageerweiterungsschriftsatz vom 24.03.2010 (Bl. 251/254 d.A.), der dem Beklagten spätestens am 03.05.2010 zugestellt wurde (vgl. Bl. 268 d.A.), hat der Kläger den Verdienstausfallschaden für den Zeitraum vom 01.05.2007 bis zum 31.03.2010 geltend gemacht. Mit Klageerweiterungsschriftsatz vom 01.03.2011 (Bl. 329/333 d.A.), der dem Beklagten am 16.08.2011 zugestellt wurde (nach Bl. 366 d.A.), hat der Kläger den Verdienstausfallschaden für den anschließenden Zeitraum vom 01.04.2010 bis zum 28.02.2011 geltend gemacht.

c) Unter Zugrundelegung der Mitverschuldensquote von 40% und unter Berücksichtigung der MdE des Klägers von 35% hat der Kläger gemäß §§ 7, 17, 18 StVG, 115 VVG, 823 I, 249, 254 I BGB für den geltend gemachten Zeitraum vom 07.03.2007 bis einschließlich 28.02.2011 Anspruch auf Zahlung eines Rentenschadens in Höhe von 4.609,48 €.

(1) Aufgrund der als Anlage K 8 vorgelegten Lohn- und Gehaltsabrechnung geht der Senat davon aus, dass der Kläger bei dem Bauunternehmen seines Bruders C. M. ohne den streitgegenständlichen Unfall im Rahmen eines Angestelltenverhältnisses einen Bruttolohn in Höhe von 2.297,92 € pro Monat hätte erzielen können. Aus diesem Bruttolohn errechnet sich unter Zugrundelegung des während des gesamten streitgegenständlichen Zeitraums geltenden Beitragssatzes zur gesetzlichen Rentenversicherung in Höhe von 19,9% ein monatlicher Rentenversicherungsbeitrag in Höhe von 457,29 € (2.297,92 € x 19,9%). Aus diesem errechnet sich ein Rentenversicherungsbeitrag für den streitgegenständlichen Zeitraum vom 07.03.2007 bis einschließlich 28.02.2011 in Höhe von 21.949,92 € (457,29 € x 48 Monate). Unter Berücksichtigung des klägerischen Mitverschuldens von 40% sowie dessen, dass die MdE des Klägers nur mit 35% anzusetzen ist, errechnet sich somit ein berechtigter Schadensersatzanspruch

des Klägers in Höhe von 4.609,48 € (21.949,92 € x 0,6 x 0,35).

(2) Soweit der Beklagte sich mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 07.10.2021 gegen einen klägerischen Rentenschaden mit der Behauptung wendet, der Beklagte gleiche diesen durch Zahlungen an die Deutsche Rentenversicherung laufend aus (vgl. dort S. 6 f., Bl. 948 f. d.A.), war dieser neue Sachvortrag des Beklagten gemäß § 296 a ZPO nicht zu berücksichtigen, da dieser erst nach Schluss der mündlichen Verhandlung erfolgt ist. Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung vom 28.07.2021 hierzu weder eine Schriftsatzfrist beantragt noch ist diesem eine Schriftsatzfrist für neuen Sachvortrag eingeräumt worden (vgl. entsprechende Sitzungsniederschrift, Bl. 930/937 d.A.).

(3) Der Anspruch auf Verzugszinsen ergibt sich aus §§ 286 I 2, 288 I BGB i.V.m. § 253 I ZPO. Mit Klageerweiterungsschriftsatz vom 24.03.2010 (Bl. 251/254 d.A.), der dem Beklagten spätestens am 03.05.2010 zugestellt wurde (vgl. Bl. 268 d.A.), hat der Kläger den Rentenversicherungsschaden für den Zeitraum vom 07.03.2007 bis zum 31.03.2010 geltend gemacht. Mit Klageerweiterungsschriftsatz vom 01.03.2011 (Bl. 329/333 d.A.), der dem Beklagten am 16.08.2011 zugestellt wurde (nach Bl. 366 d.A.), hat der Kläger den Rentenversicherungsschaden für den anschließenden Zeitraum vom 01.04.2010 bis zum 28.02.2011 geltend gemacht.

d) Der Kläger hat Anspruch auf die Feststellung, dass der Beklagte verpflichtet ist, ihm sämtliche materiellen und immateriellen Schäden unter Berücksichtigung einer Mitverschuldensquote des Klägers von 40% zu ersetzen, die ihm aus dem Verkehrsunfall vom 08.01.2005 noch entstehen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte auf Grund Gesetzes übergegangen sind oder übergehen.

Das Erstgericht hat den klägerischen Feststellungsantrag vollumfänglich mit der rechtsfehlerhaften Begründung zurückgewiesen, dass nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme für den Fall, dass der Kläger angegurtet gewesen wäre, Spätfolgen aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall auszuschließen seien. Wie aber bereits vorstehend unter Ziffer 4. ausgeführt wurde, ist der Gesichtspunkt, dass der Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall nicht angegurtet war, nicht anspruchsausschließend, sondern nur auf der Ebene des klägerischen Mitverschuldens zu berücksichtigen. Dieses anspruchsmindernde Mitverschulden des Klägers liegt bei 40% (vgl. oben unter Ziffer 4.).

Da der Kläger angesichts der erheblichen Verletzungen, die er bei dem Unfall erlitten hatte, auch mit Spätfolgen rechnen muss, hat der Kläger das für die entsprechende Feststellung erforderliche Feststellungsinteresse gemäß § 256 I ZPO. Insofern ist es ausreichend, dass künftige Schadensfolgen möglich sind, auch wenn ihre Art und ihr Umfang sowie sogar ihr Eintritt noch ungewiss sind (vgl. Zöller, ZPO, 32. Aufl., § 256, Rn. 9 mit Verweis auf Rspr. des BGH).

e) Der Kläger hat im Lichte der berechtigten Ansprüche aus Verzug Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Höhe von 1.120,62 €. Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten berechnen sich hierbei aus einem Streitwert in Höhe von 85.748,70 € (72.000,- € Schmerzensgeld zzgl. 13.748,70 € berechnete bezifferte Ansprüche gemäß Klageantrag I. entsprechend Klageschriftsatz vom 23.05.2007, Bl. 2, 17 d.A.) unter Zugrundelegung der klägerseits geltend gemachten reduzierten Geschäftsgebühr von 0,65 zuzüglich Auslagenpauschale von 20,- € sowie zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer.

6. Die Berufung ist im nachstehenden Umfang teilweise unzulässig, teilweise unbegründet.

a) Soweit der Kläger mit Berufungsantrag I. verlangt, den Beklagten über Ziffer I. des Endurteils des LG Deggendorf vom 30.10.2013 hinausgehend zur Zahlung weiterer 7.714,- zu verurteilen, war die Berufung unzulässig und damit ohne Erfolg.

Zutreffend hat das Erstgericht insoweit unter Berücksichtigung des in diesem Verfahren erstinstanzlich ergangenen Grundurteils vom 25.02.2008 (Bl. 73/78 d.A.) hinsichtlich des mit Ziffer I. des Klageschriftsatzes vom 23.05.2007 geltend gemachten Schadensersatzanspruches, der Gegenstand des Berufungsantrages I. ist, abweichend von der vorstehend unter 4. dargestellten Mitverschuldensquote des Klägers von 40% eine Haftungsquote von 80 zu 20 zulasten der Beklagten zugrunde gelegt und den Beklagten zu einer Zahlung in Höhe von 13.748,70 € verurteilt (vgl. S. 11 f. des Ersturteils, Bl. 490 f. d.A.). Zwar stellt das Grundurteil vom 25.02.2008 ein unzulässiges Teilurteil dar (vgl. BGH NJW 2009, 2814). Allerdings entfaltet dieses wegen der eingetretenen Rechtskraft (durch Berufungsrücknahme mit Schriftsatz vom 02.04.2008, Bl. 86 d.A.) seine Wirkung, dies aber nur bezogen auf den entschiedenen Tenor, also ausschließlich bezüglich des Klageantrags Ziff. 1 zum Zeitpunkt der eingetretenen Rechtskraft des Grundurteils. Eine Bindungswirkung des Grundurteils darüber hinaus insbesondere hinsichtlich der zeitlich danach erfolgten Klageerweiterungen des Klägers besteht jedoch nicht.

Soweit somit hinsichtlich des Berufungsantrags I. von einer Haftungsquote von 80 zu 20 zugunsten des Klägers auszugehen ist, hat der Kläger jedoch im Rahmen seiner Berufungsbegründung mit Schriftsatz vom 03.03.2014 (Bl. 528/538 d.A.) nicht differenziert aufgeschlüsselt, inwieweit angesichts dieser Quote und der teilweise erfolgten Zahlung der Beklagten noch von einem begründeten Anspruch ausgegangen werden kann. Da dies jedoch gemäß § 520 III ZPO im Rahmen der Berufungsbegründungsfrist erforderlich gewesen wäre, ist dieser Berufungsantrag bereits gemäß § 522 I ZPO unzulässig.

b) Hinsichtlich der geltend gemachten Ansprüche auf Zahlung der Beiträge zur gesetzlichen Krankenversicherung für den Zeitraum vom 07.03.2007 bis einschließlich 28.02.2011 ist die Berufung unbegründet, da dem Kläger insoweit kein unfallbedingter Schaden entstanden ist.

Wie vorstehend unter Ziffer 3. dargestellt wurde, beträgt die

unfallbedingte MdE des Klägers 35%. Dies bedeutet, dass der Kläger trotz des streitgegenständlichen Unfalls zu 65% seiner Arbeitskraft hätte arbeiten können und er sich folglich aus Gründen der Schadensminderungspflicht gemäß § 254 II BGB um eine 2/3-Tätigkeit hätte bemühen müssen. Dieser Schadensabwendungspflicht ist der Kläger nicht nachgekommen. Der Kläger hat keinerlei Anstrengungen unternommen, eine entsprechende adäquate Teilzeitbeschäftigung zu suchen und aufzunehmen, weil er seit langem der unzutreffenden Auffassung gewesen ist, er sei wegen des Unfalls vollständig erwerbsunfähig geworden. Hätte der Kläger jedoch eine derartige Tätigkeit, ggf. über seinen Bruder, ergriffen, wäre er im Rahmen dieser Tätigkeit auch vollumfänglich gesetzlich krankenversichert gewesen. Da die Kosten der gesetzlichen Krankenversicherung und der daraus sich ergebende Versicherungsschutz nicht in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, hat der Kläger somit insoweit keinen unfallbedingten Schaden und kann demzufolge die geltend gemachten freiwilligen Beiträge zur gesetzlichen Krankenversicherung nicht von dem Beklagten erstattet verlangen.

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 II Fall 2 ZPO.

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

IV. Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst- oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

OLG FRANKFURT A. M. (3. STRAFSENAT)

Beschluss vom 31.01.2022 – 3 Ss-OWi 41/22

Amtliche Leitsätze:

1. Die Erfüllung des Tatbestands des § 4 Abs. 1 Nr. 3 BKatV, Nr. 132.3 BKat indiziert das Vorliegen eines groben Verstoßes im Sinne von § 25 Abs. 1 S. 1 StVG, weshalb es regelmäßig eines Fahrverbots bedarf; ein Ausnahmefall ist nur dann gegeben, wenn aufgrund der Umstände des Einzelfalls atypischerweise ein Absehen von der Regelwirkung gerechtfertigt ist (Anschluss an BGHSt 38, 125 = NZV 1992, 117; OLG Frankfurt, Beschluss vom 11.03.2020 – 1 Ss-OWi 72/20).

2. Von einem die Regelwirkung durchbrechenden atypischen Einzelfall ist auszugehen, wenn entweder der Erfolgswert erheblich vermindert ist oder nur ein Verstoß von minimalem Handlungsunwert vorliegt.

3. Zu der Frage der erheblichen Verminderung des Erfolgswerts und eines minimalen Handlungsunwerts aufgrund eines Augenblicksversagens und des „Mitzieheffekts“.

vorgehend:

AG Darmstadt, Urteil vom 31.08.2021 – 220 OWi -1470 Js 3173/21

Tenor:

1. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Darmstadt vom 31.08.2021 wird als offensichtlich unbegründet verworfen.

2. Der Betroffene hat die Kosten seines ohne Erfolg eingelegten Rechtsmittels zu tragen.

Gründe:

I.
Das Regierungspräsidium Stadt1 hat mit Bußgeldbescheid vom 10.12.2020 gegen den Betroffenen wegen Missachtung des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage, wobei die Rotphase bereits länger als eine Sekunde andauerte, eine Geldbuße in Höhe von 200 € und – verbunden mit einer Anordnung gem. § 25 Abs. 2a StVG – ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet.

Auf seinen Einspruch hin hat das Amtsgericht Darmstadt den Betroffenen mit Urteil vom 31.08.2021 wegen fahrlässiger Missachtung eines roten Lichtzeichens, wobei das rote Lichtzeichen schon länger als eine Sekunde andauerte, zu einer Geldbuße von 200 € und – verbunden mit einer Anordnung gem. § 25 Abs. 2a StVG – einem Fahrverbot von einem Monat verurteilt.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene am ...2020 um 13:28 Uhr mit einem Omnibus mit dem aml. Kennzeichen ... die Straße in Richtung Stadt2-Stadtteil1 in Stadt2-Stadtteil2:

„Als er auf die Q. Straße Straße2 Zufuhr, schaltete die Lichtzeichenanlage auf rotes Licht und der Betroffene hielt vor der Lichtzeichenanlage, wobei etliche Fahrzeuge vor ihm standen. Nach einer kurzen, unbestimmten Zeit schaltete die Lichtzeichenanlage 3 Sekunden lang auf gelbes Licht, bevor Rotlicht erschien. Obwohl die Lichtzeichenanlage bereit mindestens 1,1 Sekunden Rotlicht zeigte, überfuhr der Betroffene mit seinem Fahrzeug die Haltelinie und durchfuhr die Kreuzung.“

Gegen dieses Urteil richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen. Sie wendet sich mit der allgemeinen Sachrüge gegen das Urteil, hilfsweise gegen die Anordnung des Fahrverbots im Rechtsfolgenausspruch.

Die Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt am Main ist der Rechtsbeschwerde entgegengetreten.

II.

Die Rechtsbeschwerde ist zulässig, aber unbegründet.

Die Rechtsbeschwerde ist nach § 79 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 Var. 4 OWiG statthaft sowie gem. §§ 46 Abs. 1 OWiG, §§ 341, 344 StPO form- und fristgerecht eingelegt worden. Die nicht innerhalb der Begründungsfrist des § 345 StPO eingegangene Begründungsschrift ist als zulässige Erläuterung der Sachrüge anzusehen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 64. Aufl. 2021, § 345 Rn. 10 a.E.).

Das Urteil hält der sachlichrechtlichen Überprüfung indes stand. Es lässt durchgreifende Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen im Schuld- oder Rechtsfolgenausspruch nicht erkennen. Insbesondere hat das Amtsgericht auf der Rechtsfolgenseite mit tragfähiger Begründung ein Fahrverbot gem. § 25 Abs. 1S. 1 StVG verhängt.

1. Für die festgestellte Ordnungswidrigkeit ist eine Regelgeldbuße von 200 € sowie ein Regelfahrverbot von einem Monat nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 BKatV, Nr. 132.3 BKat vorgesehen. Die Erfüllung dieses Tatbestandes indiziert das Vorliegen eines groben Verstoßes im Sinne von § 25 Abs. 1 S. 1 StVG, der zugleich ein derart hohes Maß an Verantwortungslosigkeit im Straßenverkehr offenbart, dass es regelmäßig der Denkwort und Besinnungsmaßnahme eines Fahrverbots bedarf. Dadurch ist die zur Verhängung des Fahrverbots führende grobe Pflichtverletzung in objektiver und subjektiver Hinsicht indiziert.

Entgegen der Ansicht des Rechtsbeschwerdeführers muss daher nicht gesondert geprüft werden, ob ein grober Verstoß im Sinne des § 25 Abs. 1S. 1 StVG vorliegt, sondern allein, ob aufgrund der Umstände des Einzelfalles ein Ausnahmefall gegeben ist, der atypischerweise ein Absehen von der Regel-

wirkung rechtfertigt (vgl. BGHSt 38, 125, 130ff. = NZV 1992, 117, 119; OLG Frankfurt, Beschluss vom 11.03.2020- 1 Ss-OWi 72/20, BeckRS 2020, 41395 Tz. 7).

2. Zutreffend ist das Amtsgericht nicht von einem solchen Ausnahmefall ausgegangen.

Die Indizwirkung für einen groben Verstoß im Sinne von § 25 Abs. 1S. 1 StVG ist durch die im Urteil geschilderten Umstände nicht widerlegt. Das Amtsgericht hat dafür eine auf Tatsachen gestützte Begründung gegeben und die dem Urteil zugrunde gelegten Ausführungen sind nachvollziehbar und schlüssig (vgl. BGHSt 38, 125, 130ff. = NZV 1992, 117, 120; OLG Frankfurt a.a.O., Tz. 8).

a) Bei Vorliegen eines Regelfalles kann nach der Rechtsprechung nur in solchen Fällen von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen werden, in denen der Sachverhalt erhebliche Besonderheiten zugunsten des Betroffenen gegenüber dem Normalfall aufweist (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 26.08.2010 – 2 Ss-OWi 592/10, BeckRS 2010, 26343). Dafür ist entweder erforderlich, dass schon keinerlei Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer besteht, weil auch eine nur abstrakte Gefährdung völlig ausgeschlossen ist, sodass der Erfolgsunwert erheblich vermindert ist. Somit lässt eine auch nur abstrakte Gefährdung den indizierten Erfolgsunwert eines Rotlichtverstoßes noch nicht entfallen (vgl. BayObLG, Beschluss vom 27.07.2004- 1 Ob-OWi 310/04, NZV 2005, 433; KG, Beschluss vom 14.04.2020- 3 Ws (B) 46/20 -122 Ss 18/20, BeckRS 2020, 6531Tz 21 f.; OLG Frankfurt, Beschluss vom 11.03.2020 -1 Ss-OWi 72/20, BeckRS 2020, 41395Tz. 11 f.). Oder es liegt ein Verstoß von denkbar geringer Bedeutung und minimalem Handlungsunwert vor. Der Handlungsunwert kann insbesondere durch ein sog. Augenblicksversagen sowie durch den sog. Mitzieheffekt gemindert sein (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 8.12.2004 – 2 Ss-OWi 411/04, BeckRS 2004, 151752 Tz. 9; Beschluss vom 11.03.2020 – 1 Ss-OWi 72/20, BeckRS 2020, 41395Tz. 9ff.). 14b) Weder Erfolgs- noch Handlungsunwert sind hier jedoch derart gemindert, dass das Amtsgericht von einem Ausnahmefall ausgehen musste.

aa) Der Erfolgsunwert ist nicht unter dem Gesichtspunkt fehlender konkreter Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer erheblich gemindert.

Nach den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen des Amtsgerichts kann nicht davon ausgegangen werden, dass keinerlei Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer bestand. Unmittelbar vor der sachgegenständlichen Lichtzeichenanlage und auf der anderen Seite der Kreuzung befindet sich ein Fußgängerüberweg, weshalb die Lichtzeichenanlage auch für den Schutz von Fußgängern gedacht ist. Daneben kreuzt an dieser Stelle die Straße1 die Straße2. Die Lichtzeichenanlage dient hier demnach dem Schutz eines Querverkehrs und hat nicht ausschließlich eine den Verkehrsfluss regelnde Funktion. Demnach ist es allein schon aufgrund dieser Straßensituation nicht auszuschließen, dass durch das Überqueren der Kreuzungsanlage Rechtsgüter weiterer Verkehrsteilnehmer

gefährdet werden. Dies ergibt sich insbesondere vor dem Hintergrund der Uhrzeit. Der Sachverhalt trug sich zur Mittagszeit um 13:28 Uhr zu. Um diese Tageszeit ist erfahrungsgemäß Verkehr nicht nur rudimentär vorhanden. Plötzlich noch die Fahrbahn betretende, vielleicht sogar rennende Fußgänger, unter Umständen unachtsame Fahrradfahrer oder ebenso Kraftfahrzeuge können jederzeit auftreten. Selbst bei langsamer Einfahrtsgeschwindigkeit hätten andere Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen können; das gilt erst recht bei jemandem, der so unaufmerksam ist, dass er schon das Haltegebot der Lichtzeichenanlage nicht beachtet.

bb) Auch der Handlungsunwert ist nicht derart gering, dass ein Ausnahmefall anzunehmen ist.

Das Amtsgericht ist überzeugend nicht von einem reinen kurzfristigen Versagen ausgegangen, dass den Handlungsunwert des Verstoßes als weniger gravierend erscheinen ließe. Nach den Feststellungen des Amtsgerichtes fuhr der Betroffene drei Sekunden auf die gelb zeigende und 1,1 Sekunde auf die rot zeigende Lichtzeichenanlage zu. Ein Augenblicksversagen setzt hingegen eine nur kurze Unaufmerksamkeit voraus, weshalb der Verstoß dann nicht auf grober Nachlässigkeit, Rücksichtslosigkeit oder Verantwortungslosigkeit beruht. Bei einer Zeitspanne von 4,1 Sekunden scheidet dies aus, da aufgrund der erheblichen Zeitspanne nicht mehr nur von einer kurzen Unaufmerksamkeit ausgegangen werden kann. Besondere Gründe, warum auch bei dieser erheblichen Zeitspanne von einem Augenblicksversagen auszugehen wäre, sind nach den Feststellungen nicht ersichtlich.

Das Amtsgericht ist zutreffend nicht von einer Verringerung des Handlungsunwerts aufgrund eines Mitzieheffektes ausgegangen. Ein Mitzieheffekte kann dann vorliegen, wenn der Betroffene zuerst ordnungsgemäß an der Lichtzeichenanlage anhält und erst anschließend infolge einer auf einem Wahrnehmungsfehler über die Lichtzeichenanlage und einer Unachtsamkeit, indem er sich durch die vor ihm fahrenden Fahrzeuge in die Kreuzung hineinziehen lässt, trotz fortdauernden Rotlichts in die Kreuzung einfährt.

Einen solchen Ausnahmefall hat das Amtsgericht jedoch mit nachvollziehbarer Begründung abgelehnt. Richtig ist, dass der Betroffene zunächst vor der Lichtzeichenanlage ordnungsgemäß anhielt. Der Betroffene konnte jedoch nicht darlegen, warum er anschließend 4,1 Sekunden mit verringertem Handlungsunwert nicht in der Lage gewesen sein soll, den von ihm gesteuerten Omnibus noch vor der Kreuzungseinfahrt zum Halten zu bringen. Ein dahingehender Wahrnehmungsfehler über die Lichtzeichenanlage z.B. aufgrund besonderer Wetter- oder Witterungsverhältnisse o.Ä., ist nicht festgestellt; die Tatsache, dass es zur Tatzeit nass gewesen ist, begründet für sich genommen keinen Wahrnehmungsfehler. Eine nasse Fahrbahn hat zwar Auswirkungen auf die Fahreigenschaften eines Kraftfahrzeuges, jedoch nicht unbedingt auf die Möglichkeit der Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens. Weiter erschließt sich auf Grundlage der Feststellungen nicht, inwieweit gerade die vorausfahrenden Fahrzeuge den Betroffenen in die Kreuzung

zung hineingezogen haben sollen.

3. Die berufliche Situation des Betroffenen rechtfertigt auf der Rechtsfolgenseite für sich allein nicht das Absehen von einem Fahrverbot.

III.

Nach alledem ist die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Darmstadt vom 31.08.2021 als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 46 Abs. 1 OWiG, 473 Abs. 1 StPO.

Urteil vom 25.01.2022 – 9 U 46/21

Vorinstanz:

Landgericht Siegen, 11 O 113/19

Amtlicher Leitsatz:

1. Wird das Fahrzeug in einem vorgeschädigten Bereich erneut deckungsgleich beschädigt und ist die Unfallursächlichkeit der geltend gemachten Schäden deshalb streitig, muss der Geschädigte darlegen und mit überwiegender Wahrscheinlichkeit i.S.v. § 287 ZPO nachweisen, dass der geltend gemachte Schaden nach Art und Umfang insgesamt oder ein abgrenzbarer Teil hiervon auf das streitgegenständliche Unfallereignis zurückzuführen ist.

2. Der Geschädigte muss grundsätzlich darlegen und ggf. nachweisen, welche eingrenzbar Vorschäden an dem Fahrzeug vorhanden waren und durch welche konkreten Reparaturmaßnahmen diese zeitlich vor dem streitgegenständlichen Unfall fachgerecht beseitigt worden sind.

3. Bei der Bemessung der klägerischen Substantiierungslast zu Art und Ausmaß des Vorschadens und zu Umfang und Güte der Vorschadensreparatur dürfen die Anforderungen nicht überspannt werden; der Anspruch auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG darf nicht verletzt werden.

4. Das Verschweigen von Vorschäden führt nicht zu einem Anspruchsausschluss nach § 242 BGB. Die Versagung nachweislich bestehender Ansprüche ist in dem gesetzlichen Regime des materiellen Bürgerlichen Rechts quasi als Nebenstrafe nicht vorgesehen.

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil der Einzelrichterin der 1. Zivilkammer des Landgerichts Siegen vom 22.03.2021 teilweise abgeändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 5.595,29 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 05.04.2019 zu zahlen.

Die Beklagte wird ferner verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten der Kanzlei A in Höhe von 571,49 € zu zahlen.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger zu 23 % und die Beklagte zu 77%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

I.

Der Kläger macht gegen die Beklagte aus einem von deren Versicherungsnehmerin allein verursachten Verkehrsunfall vom 01.11.2018 Schadensersatzansprüche geltend. Bei diesem Unfall wurden die linke hintere Seitenwand und die hintere linke Tür seines Kraftfahrzeugs beschädigt.

Der im Dezember 2012 erstmals zugelassene Pkw 01 Typ01 hatte in der Vorbesitzzeit des Klägers im Jahre 2014 einen Heckschaden mit einem Reparaturaufwand von ca. 3.900,- € netto, vgl. Bl. 28 – 30 der von dem Kläger bereits erstinstanzlich vorgelegten Fahrzeughistorie. Im Jahr 2016 erlitt das Fahrzeug bei einem Wildunfall einen Frontschaden und durch einen weiteren Unfall infolge eines Fehlers beim Einparken einen Schaden, durch den das linke Seitenteil betroffen wurde. Das Fahrzeug wurde, wie sich aus der Fahrzeughistorie unter Auflistung der einzelnen Positionen ergibt – jeweils bei einem Pkw 01 Vertragshändler instandgesetzt. Der Reparaturaufwand für den Seitenteilschaden belief sich ausweislich der vom Kläger vorgelegten und an den Voreigentümer, Herrn B, adressierten Rechnung des Pkw 01 Autohauses C vom 18.01.2017 auf 1.400,57 € brutto. Im Zuge der Reparatur wurde das linke Seitenteil ausgebeult und anschließend lackiert. Eine Rechnung über die Instandsetzung des Frontschadens vermochte der Kläger nicht vorzulegen. In der Besitzzeit des Klägers wurde durch spielende Kinder vor dem 01.11.2018 eine Beule oberhalb des hinteren linken Radkastens verursacht. Dieser Schaden blieb unrepariert.

Das Landgericht, auf dessen Urteil gem. § 540 ZPO verwiesen wird, soweit sich aus dem Nachstehenden nichts anderes ergibt, hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Kläger habe den Umfang möglicherweise deckungsgleicher Vorschäden am linken Seitenteil nicht dargelegt und insbesondere nichts zu deren fachgerechter Reparatur vorgebracht, so dass der ihm durch den Unfall vom 01.11.2018 entstandene Schaden nicht ermittelt werden könne.

Mit seiner Berufung verfolgt der Kläger sein erstinstanzliches Begehren unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens fort.

Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Der Senat hat im Termin vom 25.01.2022 den Kläger persönlich gem. § 141 ZPO angehört. Er hat die Beteiligten über ein zwischen dem Zeugen B und dem Senatsvorsitzenden geführtes Telefonat informiert und dessen Inhalt bekanntgegeben, weil der Zeuge infolge einer aktuellen Coronaerkrankung der Ladung nicht Folge leisten konnte. Der Sachverständige D hat im Senatstermin ein mündliches Gutachten zu Fragen der Reparaturkostenhöhe unter Berücksichtigung von Vor- und Alt-

schäden, zum Minderwert sowie zum Wiederbeschaffungs- und Restwert erstattet.

II.

Die Berufung des Klägers hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Dem Kläger steht gegen die Beklagte gem. §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG i.V.m § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG ein Schadensersatzanspruch i.H.v 5.595,29 € nebst Zinsen i.H.v 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 05.04.2019 und ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten i.H.v 571,49 € zu. Im Übrigen ist die Berufung des Klägers unbegründet und verbleibt es bei der Klageabweisung durch das Landgericht.

1. Die Entscheidung des Landgerichts leidet an wesentlichen Verfahrensmängeln. Das Landgericht hat den Kläger in entscheidungserheblicher Weise in seinem aus Art. 103 Abs. 1 GG folgenden Anspruch auf Gewährung rechtlichen Gehörs verletzt. Es hat die an eine hinreichende Substantiierung des Klagevortrags zu stellenden Anforderungen überspannt und den vom Kläger angebotenen Zeugenbeweis zu Unrecht nicht erhoben. Der Senat hat von einer Aufhebung des angefochtenen Urteils und der Zurückverweisung an das Landgericht gem. § 538 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ZPO abgesehen und unter Nachholung der erforderlichen Sachaufklärung in der Sache selbst entschieden.

2. Zutreffend ist das Landgericht davon ausgegangen, dass es den allgemeinen Darlegungsregeln entspricht, dass der Kläger die Voraussetzungen eines Haftungstatbestandes, hier also das Entstehen und den Umfang eines Sachschadens im Sinne von § 7 Abs. 1 StVG, darlegen und beweisen muss. Wird das Fahrzeug in einem vorgeschädigten Bereich erneut (= deckungsgleich) beschädigt und ist die Unfallursächlichkeit der geltend gemachten Schäden deshalb streitig, muss der Geschädigte darlegen und mit überwiegender Wahrscheinlichkeit i.S.v. § 287 ZPO nachweisen, dass der geltend gemachte Schaden nach Art und Umfang insgesamt oder ein abgrenzbarer Teil hiervon auf das streitgegenständliche Unfallereignis zurückzuführen ist (vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 01.12.2021), Rn. 397). Auch für die Schadensschätzung nach dieser Vorschrift benötigt der Tatrichter aber greifbare Tatsachen, die der Geschädigte im Regelfall im Einzelnen darlegen und beweisen muss. Eine völlig abstrakte Berechnung des Schadens, auch in der Form der Schätzung eines „Mindestschadens“, lässt § 287 ZPO nicht zu, vgl. BGH, v. 15.10.2019 – VI ZR 377/18 – juris Rn. 8.

3. Der Geschädigte muss daher grundsätzlich darlegen und ggf. nachweisen, welche eingrenzbaeren Vorschäden an dem Fahrzeug vorhanden waren und durch welche konkreten Reparaturmaßnahmen diese zeitlich vor dem streitgegenständlichen Unfall fachgerecht beseitigt worden sind. Naturgemäß ist es dem Geschädigten allerdings nicht stets und umfassend möglich, zu Vorschäden und der Art deren Reparatur vor seiner Besitzzeit Auskunft zu erteilen. Im Wesentlichen ist er insoweit auf die Angaben des Voreigentümers angewiesen, der

seinerseits – sofern er nicht der erste Eigentümer war – nur auf Angaben seiner Voreigentümer abstellen kann. Im Idealfall verfügt der letzte Voreigentümer – wie im vorliegenden Fall – über eine lückenlose Fahrzeughistorie, die über alle das Fahrzeug betreffenden wesentlichen Vorgänge, wie Gewährleistungen, Wartungen, Beanstandungen und Reparaturen Auskunft gibt, sofern diese Arbeiten bei einem der Vertrags-händler durchgeführt worden sind, die er dem Erwerber zur Verfügung stellt.

4. Dazu, welche Anforderungen konkret an den Umfang der Darlegungs- und Beweislast des Klägers zu stellen sind, ist die obergerichtliche Rechtsprechung – jedenfalls in der Vergangenheit – uneinheitlich gewesen, vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke a.a.O., Rn. 402. Bei der Bemessung der klägerischen Substantiierungslast zu Art und Ausmaß des Vorschadens und zu Umfang und Güte der Vorschadensreparatur dürfen als Ausgangspunkt mit Blick auf die obigen Ausführungen die Anforderungen aber nicht überspannt werden; der Anspruch auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG darf nicht verletzt werden, vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke a.a.O., Rn. 406.

5. Soweit der Geschädigte behauptet, von einem eventuellen Vorschaden selbst keine Kenntnis und die beschädigte Sache in unbeschädigtem Zustand erworben zu haben, kann es ihm daher nicht verwehrt werden, eine tatsächliche Aufklärung auch hinsichtlich solcher Punkte zu verlangen, über die er kein zuverlässiges Wissen besitzt und auch nicht erlangen kann. Er ist deshalb grundsätzlich nicht gehindert, die von ihm nur vermutete fachgerechte Reparatur des Vorschadens zu behaupten und unter Zeugenbeweis zu stellen. Darin kann weder eine Verletzung der prozessualen Wahrheitspflicht noch ein unzulässiger Ausforschungsbeweis gesehen werden, vgl. BGH v. 15.10.2019 – VI ZR 377/18 – juris Rn. 9 – sog. „Maserati-Entscheidung“.

6. Hiervon ausgehend entsprach der vom Kläger in den Schriftsätzen v. 27.08.2019, v. 01.04.2020 und insbesondere 13.01.2021 zu Umfang und der Art und Weise der Reparatur des Vorschadens im Heck- und linken Seitenteilbereich aus dem Jahr 2016 erbrachte Sachvortrag einer substantiierten Darlegung dieses Vorschadens und auch dem notwendigen Vortrag zu dessen fachgerechter Reparatur. Den Umfang des Schadens, u.a. Ausbeulen des linken hinteren Seitenteils ohne Teiletasch, hätte das Landgericht bereits der vom Kläger frühzeitig vorgelegten Fahrzeughistorie, dort Bl. 18, entnehmen können, die nicht nur über Unfallreparaturen, sondern über die gesamte Vita des Pkw 01 Auskunft erteilte. Über den Umfang der Reparatur des Seitenteilschadens gab die vom Kläger als Anlage zum Schriftsatz v. 01.04.2020 vorgelegte Reparaturrechnung des Pkw 01 Autohauses C v. 18.01.2017 Aufschluss, die jeden einzelnen Arbeitsschritt aufführt und mit einem Rechnungsbetrag von 1.400,57 € abschließt. Auf dieser Tatsachengrundlage war die weitere Sachaufklärung durch ein Sachverständigengutachten, dessen Einholung gem. § 144 Abs. 1 ZPO auch ohne vorangehenden Antrag der Partei von Amts wegen erfolgen kann, möglich und unumgänglich. Hätte das Landgericht bei zutreffender Bewertung der vorlie-

genden Anknüpfungstatsachen im Vortrag des Klägers gem. § 139 ZPO diesen darauf hingewiesen, so ist kein Grund ersichtlich, dass der Kläger dem in seinem Interesse liegenden Hinweis nicht Rechnung getragen hätte.

7. Unter Auswertung dieser Anknüpfungstatsachen war es dem vom Senat beauftragten Sachverständigen D ohne Weiteres möglich, unter Berücksichtigung des Schadensumfangs und der erfolgten Reparaturmaßnahmen in Bezug auf den Seitenteilschaden aus 2016 eine zuverlässige Ermittlung der durch den Unfall v. 01.11.2018 tatsächlich erforderlich gewordenen Reparaturkosten vorzunehmen. Bei der Ermittlung der Reparaturkosten für den Seitenschaden aus dem Unfall v. 01.11.2018 konnten der Heckschaden aus 2014 und der Frontschaden aus 2016 zunächst unberücksichtigt bleiben. Diese sind allein bei der Gegenüberstellung von Reparaturkosten und dem Wiederbeschaffungsaufwand von Bedeutung.

8. Der Sachverständige D hat die im Schadensgutachten „E“ v. 04.11.2018 ermittelten Reparaturkosten i.H.v 6.239,99 € nach eigener Überprüfung und Kalkulation ausdrücklich gebilligt. Mit Blick auf den während der Besitzzeit des Klägers entstandenen Schaden im hinteren linken Seitenteil oberhalb des hinteren linken Radkastens, dessen Reparatur ohne Austausch von Teilen möglich sei, hat der Sachverständige die zur Schadensbeseitigung erforderlichen Kosten mit 1.425,70 € beziffert und diesen Betrag komplett in Abzug gebracht. Somit verbleibt eine Schadensersatzforderung des Klägers i.H.v 4.814,29 €. Zuzüglich einer Unkostenpauschale von 25,- € und den Sachverständigenkosten i.H.v 756,- € ergibt dies insgesamt 5.595,29 €, die antragsgemäß zu verzinsen waren, §§ 286, 288 BGB.

9. Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Parameter, Wiederbeschaffungswert und Restwert, sind von dem Senat in den Blick genommen worden. Danach gab es keinen Hinweis darauf, dass hier eine Abrechnung auf Wiederbeschaffungsbasis hätte vorgenommen werden müssen.

10. Ein Anspruch auf die beanspruchte Wertminderung i.H.v 150,- € besteht nicht. Der Sachverständige D hat unter Hinweis auf die mehrfachen – wenn auch jeweils in einer Pkw 01 Fachwerkstatt reparierten – offenbarungspflichtigen Vorschäden, das Fahrzeugalter und dessen hohe Laufleistung von 264.000 km eine Wertminderung plausibel verneint.

11. Auch ein Anspruch auf Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für weitere materielle Schäden besteht nicht. Der Kläger hat das bis dahin verkehrssichere Fahrzeug im Jahr 2019 unrepariert verkauft, so dass – vom Kläger auf Nachfrage bestätigt – für die Vergangenheit keine Schäden mehr offen und in Zukunft weitere Schäden nicht zu gewärtigen sind.

12. Die erstattungsfähigen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten hat der Senat nach einem Streitwert von bis zu 6.000,- € mit 571,49 € (1,3 Gebühr) ermittelt.

13. Die berechtigten Ansprüche des Klägers sind entgegen der Ansicht der Beklagten unter Berücksichtigung des Grundsatzes von Treu und Glauben, § 242 BGB, nicht verwirkt. Anlass für diesen Einwand war hier, dass die über dem Radkasten befindliche Beule zunächst nicht als Altschaden deklariert war und in die Schadensbewertung eingeflossen war. Darauf hat der Kläger noch vor Klageerhebung mit der Beauftragung eines neuen, diesen Umstand berücksichtigenden Gutachtens reagiert. Der Senat hält an seiner Rechtsprechung fest, dass das Verschweigen von Vorschäden nicht zu einem Anspruchsausschluss nach § 242 BGB führt. Berechtigte Ansprüche des Geschädigten sind vom Schädiger auszugleichen, auch wenn im Vorfeld – vorsätzlich oder fahrlässig – für die Schadensbewertung durch den Schadensgutachter bedeutsame Tatsachen verfälscht, unvollständig bezeichnet oder gar nicht erst angegeben werden, wodurch die Schadensschätzung auf tönernen Füßen steht und das Gutachten in aller Regel unbrauchbar wird. Die Versagung dem Grunde nach berechtigter Ansprüche ist in Fällen dieser Couleur nicht geboten, aber auch nicht erforderlich. Versucht der Geschädigte sich oder einem Dritten durch Täuschung über Tatsachen einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zulasten des Schädigers zu verschaffen, erfüllt dies den Tatbestand des versuchten Betruges, den es durch die Staatsanwaltschaft zu verfolgen gilt. Die Versagung nachweislich bestehender Ansprüche ist in dem gesetzlichen Regime des materiellen Bürgerlichen Rechts quasi als Nebenstrafe nicht vorgesehen.

14. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 708 Nr. 10 i.V.m. § 713 ZPO.

VG MAINZ (3. KAMMER)

Beschluss vom 02.03.2022 – 3 L 68/22.MZ

Fahrtenbuchauflage bei zugegebenem Verkehrsverstoß; Verhältnismäßigkeit einer Fahrtenbuchauflage

Tenor:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Der Wert des Streitgegenstands wird auf 2.400 € festgesetzt.

Gründe:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 7. Februar 2022 gegen die im Bescheid des Antragsgegners vom 26. Januar 2022 ausgesprochene sofort vollziehbare Anordnung, für die Dauer von 12 Monaten für ein konkret benanntes Kraftfahrzeug ein Fahrtenbuch zu führen, ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO - statthaft und auch ansonsten zulässig. Er hat jedoch in der Sache keinen Erfolg, denn insoweit ergibt die im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO allein mögliche summarische Sach- und Rechtsprüfung, dass der Bescheid offensichtlich rechtmäßig ist. Unter diesen Umständen gebührt dem Interesse an der sofortigen Vollziehung der Anordnung zum Führen eines Fahrtenbuchs Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines hiergegen gerichteten Widerspruchs (vgl. OVG RP, Beschluss vom 07.01.2016 - 8 B 11060/15-, juris, Rn. 5 f.).

1. Die Anordnung des Sofortvollzugs im streitgegenständlichen Bescheid genügt entgegen dem Vorbringen des Antragstellers den formellen Anforderungen. Nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO ist in den Fällen des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsakts schriftlich zu begründen. Dabei sind an den Inhalt der Begründung keine zu hohen Anforderungen zu stellen. Für bestimmte Arten behördlicher Anordnungen - insbesondere solcher zur Abwehr von Gefahren für wichtige Gemeinschaftsgüter, hier die Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr -, ist das Erlassinteresse im Regelfall mit dem Vollzugsinteresse identisch und es ist deshalb regelmäßig der grundsätzlich erforderliche Bezug zu den Gegebenheiten des konkreten Falles entbehrlich (vgl. BayVGh, Beschluss vom 26.03.2015 - II CS 15.247-, juris, Rn. 9; OVG RP, Beschluss vom 10.07.2008 - 7 B 10698/18-, S. 4 f. BA). Der Antragsgegner hat unter Nr. II. b) des angefochtenen Bescheids ausgeführt, Sinn und Zweck der Fahrtenbuchauflage sei es, vorbeugend erforderlich werdenden Ermittlungen bei Verkehrsverstößen zu dienen. Das wäre aber infrage

gestellt, wenn durch die Einlegung von Rechtsmitteln über einen langen Zeitraum die Wirksamkeit der Maßnahme hinausgezögert werden könnte. Damit ist dem formalen Begründungserfordernis nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO Genüge getan.

2. Die Voraussetzungen für die Anordnung eines Fahrtenbuchs nach § 31a Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO - liegen vor. Auf dieser Rechtsgrundlage kann einem Fahrzeughalter die Führung eines Fahrtenbuchs aufgegeben werden, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war. Dies ist hier der Fall.

a) Die der Fahrtenbuchanordnung zugrunde gelegte Zuwiderhandlung mit dem Kraftfahrzeug des antragstellenden Fahrzeughalters vom 23. September 2021 stellt einen erheblichen Verkehrsverstoß dar.

Die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage setzt unter dem Gesichtspunkt des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit einen Verkehrsverstoß von einigem Gewicht voraus (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.1995 - II C 12/94-, BVerwGE 98, 227 und juris, Rn. 9 f.). Die Bemessung des Gewichts einer Verkehrszuwiderhandlung ist am Punktsystem zu orientieren. Die Gruppenbildung in Anlage 13 zu § 40 Fahrerlaubnisverordnung - FeV -, die an die Einstufung im Bußgeldkatalog anknüpft, enthält eine typisierende Bewertung von Verkehrsverstößen nach dem Maße ihrer Gefährlichkeit. Nach der Rechtsprechung rechtfertigt bereits die erstmalige Begehung einer Verkehrsordnungswidrigkeit, die mit einem Punkt zu bewerten ist, die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage, weil ein hinreichend gewichtiger Verkehrsverstoß vorliegt, ohne dass es auf besondere Umstände des Einzelfalls, namentlich die Gefährlichkeit des Verkehrsverstoßes im Einzelfall, ankommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.1995 - II C 12/94-, a.a.O. und juris, Rn. 10; BayVGh, Beschluss vom 12.03.2014 - II CS 14.176-, juris, Rn. 10; OVG NRW, Urteil vom 29.04.1999 - 8 A 699/97 -, NJW 1999, 3279 und juris, Rn. 21, 38; NdsOVG, Beschluss vom 6.3.2012 - 2 LA 21/12 -, juris, Rn. 5). Die Wesentlichkeit des Verstoßes hängt hiernach insbesondere nicht davon ab, ob er zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer geführt hat (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.09.1999 - 3 B 94/99-, NZV 2000, 386 und juris, Rn. 2). Ein Verkehrsverstoß von einigem Gewicht liegt nach der Rechtsprechung auch vor, wenn die Verkehrsordnungswidrigkeit nach dem neuen Punktsystem mit einem Punkt geahndet werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.05.2015 - 3 C 13/14-, BVerwGE 152, 180 und juris, Rn. 14; VG Saarland, Urteil vom 11.11.2020 - 5 K 715/20-, juris, Rn. 26; VG Sigmaringen, Beschluss vom 16.06.2015 - 5 K 1730/15-, juris, Rn. 17).

Die in Rede stehende Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften - hier um 28 km/h - mit dem Kraftfahrzeug des Antragstellers ist

eine Ordnungswidrigkeit, die in der Regel nach der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) mit einer Geldbuße geahndet wird (§ 24 StVG i.V.m. § 41 Abs. 1 und § 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO i.V.m. Nr. 11.3 BKatV, Nr. 11.3.5 der Tabelle 1 hierzu) und nach dem Fahreignungsbewertungssystem gemäß § 40 FeV i.V.m. Nr. 3.2.2 der Anlage 13 zur FeV eine Eintragung von einem Punkt im Fahreignungsregister zur Folge hat. Bei Anlegung des zuvor dargestellten Maßstabs liegt damit ein erheblicher Verkehrsverstoß vor, der auch bei nur einmaliger Verkehrszuwerdung die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage rechtfertigt.

b) Die Feststellung des für die Verkehrsordnungswidrigkeit vom 23. September 2021 verantwortlichen Fahrzeugführers war in der Folgezeit trotz ausreichender Ermittlungen (bis zum Eintritt der Verfolgungsverjährung) nicht möglich.

Die Ermittlung des Fahrzeugführers ist im Sinne von § 31 aAbs. 1 Satz 1 StVZO unmöglich, wenn die Behörde nach den Umständen des Einzelfalls nicht in der Lage war, den Täter einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften zu ermitteln, obwohl sie alle angemessenen und zumutbaren Maßnahmen ergriffen hat. Die Angemessenheit der Aufklärung beurteilt sich danach, ob die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen unter sachgerechtem und rationellem Einsatz der ihr zur Verfügung stehenden Mittel diejenigen Maßnahmen getroffen hat, die in gleichgelagerten Fällen erfahrungsgemäß Erfolg haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.12.1982 – 7 C 3/80-, juris, Rn. 7; OVG NRW, Urteil vom 30.11.2005 – 8 A 280/05-, juris, Rn. 21 m.w.N).

Zu den angemessenen Ermittlungsmaßnahmen gehört grundsätzlich, dass der Halter (wie hier geschehen) möglichst umgehend – im Regelfall innerhalb von zwei Wochen – von dem mit seinem Fahrzeug begangenen Verkehrsverstoß benachrichtigt wird, damit er die Frage, wer zur Tatzeit sein Fahrzeug geführt hat, noch zuverlässig beantworten und der Täter Entlastungsgründe vorbringen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.1978 -VII C 77/74-, juris, Rn. 18; Beschluss vom 25.06.1987 – 7 B 139/87-, juris, Rn. 2; OVG NRW, Beschluss vom 30.06.2015 – 8 B 1465/14-, juris, Rn. 15). Eine solche Benachrichtigung begründet für den Halter eine Obliegenheit, zur Aufklärung des mit seinem Fahrzeug begangenen Verkehrsverstoßes so weit mitzuwirken, wie es ihm möglich und zumutbar ist. Dazu gehört es insbesondere, dass er den bekannten oder auf einem vorgelegten Lichtbild der Verkehrsüberwachungsanlage erkannten Fahrer benennt oder zumindest den möglichen Täterkreis eingrenzt und die Täterfeststellung durch Nachfragen im Kreis der Nutzungsberechtigten fördert. Art und Umfang der Ermittlungstätigkeit der Bußgeldbehörde können sich im Weiteren an den Erklärungen des Fahrzeughalters ausrichten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.12.1996 – 11 B 84/96 -, juris, Rn. 3; OVG RP, Beschluss vom 04.08.2015 – 7 B 10540/15 -, juris, Rn. 9). Lehnt dieser erkennbar die Mitwirkung an der Ermittlung der für den Verkehrsverstoß verantwortlichen Person ab und liegen der Bußgeldbehörde auch sonst keine konkreten Ermittlungsansätze vor, ist es dieser regelmäßig nicht zuzumuten, wahllos zeitraubende, kaum

Aussicht auf Erfolg bietende Ermittlungen zu betreiben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.12.1993 – 11 B 113/93-, juris, Rn. 4; OVG NRW, Beschluss vom 10.09.2019 – 8 B 774/19-, juris, Rn. 3). Aus welchen Gründen der Halter keine Angaben zur Sache macht, ist dabei unerheblich. Die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage nach § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO setzt vor allem nicht voraus, dass der Halter seine Mitwirkungsobliegenheiten schuldhaft nicht erfüllt oder die Unmöglichkeit der Feststellung des Fahrzeugführers sonst zu vertreten hat (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 20.05.2020 – 8 A 4299/19-, juris, Rn. 19). Denn die Fahrtenbuchauflage hat eine präventive und keine strafende Funktion: Sie stellt eine der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs dienende Maßnahme der Gefahrenabwehr dar, mit der dafür Sorge getragen werden soll, dass künftige Feststellungen eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften ohne Schwierigkeiten möglich sind (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 30.06.2020 – 8 A 1423/19-, juris, Rn. 27). Die Führung eines Fahrtenbuchs kann daher auch dann angeordnet werden, wenn der Halter des Fahrzeugs an der Feststellung des Fahrers mitgewirkt hat, die gebotenen Ermittlungsbemühungen der Behörde gleichwohl erfolglos geblieben sind (vgl. BayVG, Urteil vom 01.04.2019 – 11 B 19/56-, juris, Rn. 22).

Gemessen an diesen Vorgaben hat die Bußgeldbehörde die erforderlichen und angemessenen Ermittlungsmaßnahmen zu dem Verkehrsverstoß am 23. September 2021 ergriffen, ohne dass eine Feststellung des Fahrers möglich war. Sie hat den Antragsteller zu dem Verkehrsverstoß mit Schreiben vom 30. September 2021 angehört. In dem Antwortschreiben gab der Antragsteller die Zuwiderhandlung zu. Der nachfolgende Abgleich des Fahrerfotos mit dem hinsichtlich des Fahrzeughalters bei der Meldebehörde angeforderten Ausweisfoto ergab jedoch seitens der Bußgeldbehörde (mit Blick auf das Lebensalter und die äußere Erscheinung deutliche und ohne weiteres nachvollziehbare) Zweifel daran, dass der Halter Fahrer des Kraftfahrzeugs bei der Zuwiderhandlung gewesen sein kann. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurde der Antragsteller bzw. sein Prozessbevollmächtigter des Weiteren dreimal mit der Bitte um Benennung des Fahrzeugführers angesprochen. Soweit der Antragsteller hierauf überhaupt reagierte, beantragte er Akteneinsicht bzw. erklärte, dass er sich zu dem Vorfall nicht weiter einlassen werde. Eine außerdem vorgenommene Anforderung von Ausweisfotos von unter der Wohnanschrift des Antragstellers gemeldeten sonstigen Familienangehörigen – insbesondere eines Sohnes – führte zu dem Ergebnis, dass unter der Meldeadresse des Antragstellers als weitere Person lediglich die Ehefrau registriert ist.

Der Einwand des Antragstellers, er habe seine Fahrereigenschaft unmittelbar und unumwunden eingeräumt und damit fehlerfrei seinen Mitwirkungspflichten Genüge getan, greift nicht durch. Es handelt sich insoweit – angesichts des evidenten Abweichens des Ausweisfotos des Antragstellers von dem bei dem Verkehrsverstoß erstellten Lichtbild des Fahrzeugführers – um eine unrichtige Angabe, die eher geeignet gewesen ist, den Sachverhalt zu verschleiern und die Ermittlung des Täters zu verhindern. Die Führung eines Fahr-

tenbuchs kann nach einem Verkehrsverstoß daher auch dann auferlegt werden, wenn der Fahrer nicht ermittelt werden kann, weil der Fahrzeugführer die Ermittlung der Bußgeldbehörde bewusst in die Irre führt (vgl. BayVGH, Beschluss vom 26.03.2015 - 11 CS 247 und juris, Rn. 13; OVG NRW, Beschluss vom 11.10.2007 - 8 B 1042/07 -, juris, Rn. 10). Ein solches Verhalten ist der Ablehnung einer Mitwirkung an der Ermittlung des Fahrzeugführers gleichzusetzen und hätte schon von daher die Bußgeldbehörde im vorliegenden Fall wohl nicht zu weiteren Ermittlungen veranlassen müssen. Die Bußgeldbehörde hat gleichwohl die sich ihr angebotenen weiteren Aufklärungsansätze verfolgt, indem sie von der Meldebehörde am Wohnort des Antragstellers weitere Ausweisfotos hinsichtlich anderer dort gemeldeter Personen angefordert hat. Es hat sich insoweit – außer der Ehefrau des Antragstellers – keine weiter dort gemeldete Person ergeben. Da der Antragsteller zudem auf mehrfache Anfrage der Behörde – auch unter Hinweis darauf, dass das Tatbekenntnis nicht mit dem Fahrerfoto in Einklang zu bringen sei – keine Angaben zur Sache getätigt hat, hat die Bußgeldbehörde alles ihr Zumutbare unternommen, um die Person, die den Verkehrsverstoß begangen hat, zu ermitteln. Nur mit dem Fahrerfoto allein – also ohne Angaben des Täters zu dem Fahrer oder zu dem insoweit in Betracht kommenden Personenkreis – war es der Behörde unter sachgerechtem, erfolgversprechendem Aufwand nicht möglich, den Täter festzustellen. Dies gilt auch mit Blick darauf, dass es sich bei dem Täter um den Sohn des Antragstellers gehandelt haben könnte. Dass der Antragsteller überhaupt einen Sohn hat, der als Fahrzeugführer in Betracht zu ziehen sein kann, hat der Antragsteller erst mit seinem vorläufigen Rechtsschutzantrag an das Verwaltungsgericht (nach dem Eintritt der Verfolgungsverjährungsfrist) angedeutet. Nach allem verfügte die Bußgeldbehörde insbesondere aufgrund des unzureichenden Mitwirkens des Antragstellers über keine zusätzlichen konkreten Ermittlungsansätze. Zu weiteren Ermittlungen „ins Blaue hinein“ war die Bußgeldbehörde bei dieser Sachlage nicht verpflichtet (vgl. OVG RP, Beschluss vom 04.08.2015 - 7 B 10540/15-, juris, Rn. 13,19; OVG NRW, Beschluss vom 10.09.2019 - 8 B 774/19-, juris, Rn. 7; Beschluss vom 30.06.2015 - 8 B 1465/14-, juris, Rn. 29). Nur wenn eine konkrete Person oder ein Personenkreis von dem Fahrzeughalter als mögliche Fahrzeugführer benannt worden wären, wären der zuständigen Behörde unter Umständen weitere Ermittlungen zumutbar gewesen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 13.02.2007 - 11 CS 06.3395-, juris, Rn. 27; VGH BW, Urteil vom 16.04.1999 - 10 S 114/99-, juris, Rn. 22).

Der Antragsteller kann der Feststellung der Unmöglichkeit der Fahrerermittlung nach der Verkehrszuwerdung auch nicht mit dem Einwand begegnen, er sei auch zu keinem Zeitpunkt als Zeuge – nämlich in seiner Eigenschaft als Halter des Fahrzeugs in einem Verfahren gegen „Unbekannt“ – befragt worden. Hierzu ist die Bußgeldbehörde nicht grundsätzlich verpflichtet (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.10.1987 - 7 B 162/87-, NJW 1988, 1104 und juris, Rn. 5). Ob dies eine der Behörde noch zuzumutende Maßnahme ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Vorliegend bestand dazu kein Anlass. Der Antragsteller ist in dem Anhörungsbogen vom 30.

September 2021 nämlich bereits alternativ als Zeuge angehört worden (vgl. S. 2, 2. Absatz). Darüber hinaus hat die Bußgeldbehörde den Antragsteller insgesamt dreimal (auch unter Hinweis auf die Diskrepanz zwischen der Selbstbeschuldigung des Antragstellers und dem vorgelegten Fahrerfoto) angeschrieben, um Benennung des Fahrers gebeten und auf die Möglichkeit der Auferlegung eines Fahrtenbuchs bei Nichtermittlung des Fahrzeugführers hingewiesen. Auch dies kann als Zeugenbefragung verstanden werden.

c) Die gerichtlich nur nach Maßgabe von § 114 Satz 1 VwGO zu überprüfende Ermessensentscheidung des Antragsgegners, dem Antragsteller die Führung eines Fahrtenbuchs für die Dauer von 12 Monaten aufzuerlegen, ist auch unter Ermessensgesichtspunkten nicht zu beanstanden. Die Entscheidung ist insbesondere nicht unverhältnismäßig. Es liegt ein Verkehrsverstoß von einigem Gewicht vor, wie die Bewertung des in Rede stehenden Verkehrsverstoßes mit einem Punkt in dem in Anlage 13 zur FeV niedergelegten Punktsystem zeigt (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17.05.1995 - 11 C 12/94 -, a.a.O. und juris, Rn. 10). Es unterliegt keiner rechtlichen Beanstandung, wenn sich in einem solchen Fall die Verkehrsbehörde für die Auferlegung eines Fahrtenbuchs entschieden hat. Die Fahrtenbuchauflage erweist sich auch im Hinblick auf ihre Dauer als rechtmäßig. Um die Fahrzeugbenutzung wirksam überwachen und den Fahrzeughalter künftig im Falle eines Verkehrsverstoßes zur Mitwirkung bei der Feststellung des Fahrzeugführers anhalten zu können, ist eine gewisse, nicht zu geringe Dauer der Fahrtenbuchauflage erforderlich. Bei der Bemessung der Frist sind einerseits das Gewicht des festgestellten Verkehrsverstoßes und andererseits das Verhalten des Fahrzeughalters im Zusammenhang mit den Bemühungen der ermittelnden Stelle an der Tataufklärung zu berücksichtigen. Insbesondere angesichts der Schwere des Verkehrsverstoßes ist es nicht zu beanstanden, dass die Führung eines Fahrtenbuchs für die Dauer von 12 Monaten aufgegeben worden ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 13.01.2016 - 8 A 1030/15 -, NJW 2016, 968 und juris, Rn. 15).

Die Fahrtenbuchauflage durfte nach § 31 a Abs. 1 Satz 2 StVZO auch auf ein Ersatzfahrzeug erstreckt werden.

3. Das erforderliche sofortige Vollzugsinteresse hat der Antragsgegner zu Recht damit begründet, die jederzeitige Feststellung des verantwortlichen Fahrzeuglenkers sei im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung im Straßenverkehr und dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer zu rechtfertigen. Die sich aus der sofort vollziehbaren Fahrtenbuchauflage ergebenden Beschwerden für den Antragsteller müssten hinter das öffentliche Interesse an der jederzeitigen Feststellbarkeit des Fahrzeuglenkers nach einem Verkehrsverstoß zugunsten der Sicherheit im Straßenverkehr zurücktreten. Diese Erwägungen sind rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Festsetzung des Wertes des Streitgegenstandes beruht auf § 52 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2 Gerichtskostengesetz – GKG

– i.V.m. Ziffern 1.5 und 46.13 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (NVwZ-Beilage 2013, 57). Die sich aus dem Antrag ergebende wirtschaftliche Bedeutung der Sache für den Fahrzeughalter ist in Anlehnung an den für die Verwaltungsgerichtsbarkeit erarbeiteten Streitwertkatalog hinsichtlich der Anordnung eines Fahrtenbuches mit 400 € je angeordnetem Monat für jedes Fahrzeug – im Eilverfahren auf die Hälfte reduziert – angemessen bewertet. Dies führt bei einer 12-monatigen Fahrtenbuchauflage zu einem Hauptstreitwert von 4.800 €.

BGH: FAMILIENPRIVILEG NACH § 116 ABS. 6 SGB X AF UND NF; GESTÖRTE GESAMTSCHULD

SGB X § 116 Abs. 6 aF; VVG § 116 Abs. 1; BGB § 426 Abs. 1

Amtlicher Leitsatz

1. Dem Übergang des Direktanspruchs des Geschädigten gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des schädigenden Fahrzeugführers auf den Sozialversicherungsträger stand auch unter Berücksichtigung der Vorschrift des § 116 Abs. 1 VVG das Familienprivileg des § 116 Abs. 6 SGB X aF entgegen.

2. Der Anspruch gegen den nicht dem Familienprivileg unterfallenden Fahrzeughalter konnte vom Sozialversicherungsträger nach den Grundsätzen der gestörten Gesamtschuld gegenüber dem Kfz-Haftpflichtversicherer aufgrund seiner Akzessorietät nicht geltend gemacht werden, weil im Innenverhältnis zwischen Halter und Fahrzeugführer der Letztere allein für die Unfallfolgen einzustehen hatte.

BGH, Urtr. v. 07.12.2021 – VI ZR 1189/20 (OLG Braunschweig)

BVERFG: § 315D ABS.1 NR. 3 STGB MIT GRUNDGESETZ VEREINBAR

Leitsatz:

1. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist mit dem Grundgesetz vereinbar, insbesondere genügt der Tatbestand den verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsanforderungen aus Art. 103 Abs. 2 GG. Auch der Grundsatz der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 3 GG) und die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) stehen ihm nicht entgegen.

2. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist mit dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG zu vereinbaren (1.). Auch der Grundsatz der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 3 GG) (2.) und die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) (3.) stehen der Verfassungsmäßigkeit des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB nicht entgegen.

3. Der Eingriff der Vorschrift des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB in die allgemeine Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG ist verhältnismäßig.

BVerfG, Beschluss vom 09.02.2022 – 2 BvL 1/20

KG BERLIN: AUFFAHRUNFALL NACH SPURWECHSEL

StVG § 7, § 17; StVO § 1 Abs. 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1, § 7 Abs. 5, § 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 5, 7

Amtlicher Leitsatz

1. Übertragung der auf Auffahrunfälle auf Autobahnen bezogenen Rspr. des BGH (vgl. BGH, Urtr. v. 13.12.2011 – VI ZR 177/10, r+s 2012, 96; BGH, Urtr. v. 13.12.2016 – VI ZR 32/16, r+s 2017, 153) auf den mehrspurigen innerstädtischen Verkehr.

2. Kein Anscheinsbeweis auch bei feststehendem unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang eines Fahrspurwechsels mit dem anschließenden Auffahrunfall.

KG, Urtr. v. 22.12.2021 – 25 U 33/21

KG BERLIN: GESTELLTER UNFALL MIT SICHERUNGSÜBEREIGNETEM FAHRZEUG; EIGENTÜMER MUSS SICH HANDELN DES BESITZERS ZURECHNEN LASSEN

StVG § 7; BGB § 166 Abs. 1; ZPO § 286

Amtlicher Leitsatz:

1. Die Einwilligung des Verfügungsberechtigten in die Beschädigung eines Pkw (gestellter Unfall) schließt die Rechtswidrigkeit der Eigentumsverletzung aus.

2. Der Eigentümer muss sich das Handeln desjenigen, dem er die Entscheidungsgewalt weitgehend und den (berechtigten) unmittelbaren Besitz zur alleinigen und freien Verfügung überlässt, gemäß § 166 Abs. 1 BGB analog zurechnen lassen.

KG, Hinweisbeschl. v. 16.12.2021 – 22 U 69/21

BAYOBLG: VERBOTSWIDRIGE NUTZUNG EINES MOBILTELEFONS DURCH HALTEN AUCH OHNE HÄNDE MÖGLICH

StVO § 23 Abs. 1a S. 1, § 49 Abs. 1 Nr. 22

Amtlicher Leitsatz:

Die verbotswidrige Benutzung eines Mobiltelefons durch ein Halten i.S.v. § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO liegt nicht nur dann vor, wenn dieses mit der Hand ergriffen wird, sondern auch dann, wenn es auf dem Oberschenkel abgelegt wird.

BayObLG (I. Senat für Bußgeldsachen), Beschluss vom 10.01.2022 – 201 ObOWi 1507/21 (DAR 2022,156 (m. Anm. Professor Dr. Peter König))

OLG CELLE: VERZÖGERUNG WEGEN ABWARTENS DER REPARATURFREIGABE DURCH GEGNERISCHEN VERSICHERER ZULASTEN DES GESCHÄDIGTEN

BGB § 249, 254; VVG § 119 Abs. 3

Amtlicher Leitsatz:

1. Einem Kfz-Haftpflichtversicherer steht kein genereller Anspruch auf eigene Fahrzeugbesichtigung des Unfallgeschädigten zu. Ein solcher ergibt sich nicht aus § 119 Abs. 3 VVG.

2. Etwas anderes kann sich unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles aus dem zwischen dem Geschädigten und dem Haftpflichtversicherer nach § 115 Abs. 1 VVG zustande gekommenen gesetzlichen Schuldverhältnis ergeben. Dem Geschädigten sind in Grenzen Pflichten zur Rücksichtnahme auf den Haftpflichtversicherer bei der Schadenfeststellung auferlegt, aus denen sich ausnahmsweise ein Recht des Haftpflichtversicherers auf eigene Fahrzeugnachbesichtigung ergeben kann (Anschluss an BGH, Urt. v. 11.10.1983 – VI ZR 251/81).

3. Steht dem beklagten Kfz-Haftpflichtversicherer weder generell noch ausnahmsweise im konkreten Fall ein Anspruch gegen den Geschädigten auf Fahrzeugnachbesichtigung zu und hat er zudem nicht einmal eine eigene Besichtigung begehrt, kann ihm nicht umgekehrt eine Obliegenheit zur Erteilung einer vom Geschädigten begehrten Reparaturfreigabe mit der Folge auferlegt werden, dass ihm bis zur Erteilung einer solchen Reparaturfreigabe ein verzögerter Zeitraum bis zum tatsächlichen Reparaturauftrag angelastet wird. Vielmehr hat der Geschädigte etwaige Schäden, die ihm in einem solchen Fall durch Verzögerungen wegen Abwartens der Reparaturfreigabe des gegnerischen Haftpflichtversicherers entstanden sind, selbst zu tragen.

4. Etwas anders kann nur dann gelten, wenn der Haftpflichtversicherer gegenüber dem Geschädigten seinen Wunsch auf Nachbesichtigung kundtut, dem Geschädigten das Einräumen der Nachbesichtigung tatsächlich (noch) möglich und zumutbar ist und er dem Versicherer diese Möglichkeit – ob nun kraft gesetzlichen Schuldverhältnisses verpflichtet oder freiwillig – auch einräumt. Denn erst dann erwächst ein Vertrauenstatbestand für den Geschädigten dahingehend, dass er keine Nachteile dadurch erleiden soll, dass er dem Versicherer die Nachbesichtigung ermöglicht und aus diesem Grund auf dessen Reparaturfreigabe wartet.

OLG Celle (14. Zivilsenat), Urteil vom 01.12.2021 – 14 U 83/21

OLG KOBLENZ: STAATSHAFTUNGSKLAGE WEGEN „DIESELSKANDAL“ ERFOLGLOS

VVG § 128; ARB 2010 § 18 Abs. 2, 3

Leitsatz:

1. Eine Staatshaftungsklage gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen angeblicher Versäumnisse in Zusammenhang mit dem Dieselskandal hat keine hinreichende Aussicht auf Erfolg.

2. Ein Stichentscheid, in dem der beabsichtigten Staatshaftungsklage gegen die Bundesrepublik Deutschland Erfolgsaussichten eingeräumt werden, ohne dass jedoch eine Auseinandersetzung mit der ab dem 20.05.2020 bestehenden ständigen Rspr. des BGH zur fehlenden drittschützenden Wirkung der als verletzt gerügten europäischen Richtlinien erfolgt, bindet den Rechtsschutzversicherer nicht.

3. Selbst wenn die in § 18 Abs. 3 ARB 2010 getroffene Fristenregelung einer AGB-Kontrolle nicht standhielte, wäre keine Gesamtnichtigkeit des Stichentscheidverfahrens, wie es in § 18 Abs. 2 ARB 2010 geregelt ist, anzunehmen. Insoweit könnte von einer Trennbarkeit der Regelungen in den Absätzen 2 und 3 ausgegangen werden in einen inhaltlich zulässigen Teil (Absatz 2) und einen inhaltlich unzulässigen Teil (Absatz 3).

OLG Koblenz, Beschl. v. 07.12.2021 – 10 U 1085/21 (r+s 2022, 150 ff.)

LG HAMBURG: „RETTUNGSGASSE“ INNERORTS; HAFTUNGSVERTEILUNG BEI ZUSAMMENSTOSS MIT EINSATZFAHRZEUG

BGB §§ 247, 823; StVG §§ 7, 17; StVO §§ 38 Abs. 1 S. 2, § 11 Abs. 2

Leitsatz:

1. § 11 Abs. 2 StVO („Rettungsgasse“) gilt nicht für innerstädtischen Verkehr, vielmehr ist eine situationsangemessene Reaktion vorzunehmen.

2. Kommt es innerorts zu einer Kollision zwischen einem Einsatzfahrzeug und einem weiteren Fahrzeug, das eine Rettungsgasse bildet, kann eine Haftungsquotelung angemessen sein (hier 40% Mithaftung des Einsatzfahrzeugs)

LG Hamburg Urt. v. 18.02.2022 – 306 O 471/20

LG STUTTGART: KEIN GENERELLER VERDACHT AUF ALKOHOL- BZW. DROGENBEDINGTE FAHRUNTÜCHTIGKEIT BEI FAHRERFLUCHT; ANFORDERUNGEN AN KAUSALITÄTSGEGENBEWEIS

VVG § 28 Abs. 3; StPO § 153

Amtlicher Leitsatz:

Es besteht kein genereller Verdacht auf etwaige alkohol- oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit gegen einen Versicherungsnehmer, der sich unerlaubt von der Unfallstelle entfernt. Der Versicherer muss im Rahmen des Kausalitätsgegenbeweises konkrete Feststellungsnachteile darlegen, die ihm durch das Verhalten des Versicherungsnehmers entstanden sind.

LG Stuttgart Urt. v. 16.02.2022 – 4 S 276/20 (vormals: AG Ludwigsburg, Urteil vom 02.12.2020 - 7 C 1673/19)

Impressum: Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Stefan Heimlich | Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Karlheinz Stockfisch | Redaktion: Felix Müller-Baumgarten / Referat Recht und Verbraucherschutz (verantwortlich für den Inhalt) | Gestaltung: ACE Auto Club Europa, Marketing und Vertrieb | Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-185, Internet: www.ace.de, E-Mail: ace@ace.de | Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gestattet.