



Inhalt

Zu aktuellen Themen

Autonomes Fahren in Deutschland 01

Pressemeldungen der Gerichte

BGH entscheidet über die Zulässigkeit eines „Sammelklageninkassos“ für Schweizer Erwerber im sogenannten Dieselskandal 03

BGH entscheidet über die Gewährung von Restschadensersatz bei EU-Reimport im sogenannten Dieselskandal 04

BGH: Verhandlungstermin am 15. Juli 2022 um 9.00 Uhr in Sachen V ZR 148/21 (Gutgläubiger Erwerb eines gebrauchten Fahrzeugs) 06

BVerwG: Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch bei ordnungswidrigkeitsrechtlich nicht geahndeter Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zulässig 07

OLG Karlsruhe weist Klagen zum VW-Dieselmotor EA 288 ab 08

VG Berlin: Rechtsanwälte müssen auch in eigenen Angelegenheiten elektronisch kommunizieren 09

Rechtsprechung

BGH Urt. v. 08.03.2022 – VI ZR 47/21 – wechselseitige Rücksichtnahme bei Verjüngung auf einen Fahrstreifen 10

OLG Celle, Urteil vom 08.06.2022 – 14 U 118/21 – Vorrang beim Überholen einer Kolonne 12

BayObLG, Beschluss vom 16.05.2022 – 201 ObOWI 475/22 – Anforderung an Einbringen von dienstlichem Wissen des Tatrichters 23

Verkehrsrecht in Kürze

BGH, Urteil vom 10.05.2022 – VI ZR 156/20 – Feststellungsinteresse bei sogenannten Dieselfällen 26

BGH, Urteil 08.03.2022 – VI ZR 1308/20 – anderer Verkehrsteilnehmer im fließenden Verkehr 26

BGH, Urteil vom 05.04.2022 – VI ZR 7/21 – keine Erstattung der Umsatzsteuer bei Teilreparatur 26

BGH, Urteil vom 21.04.2022 – VII ZR 285/21 (gleicher Sachverhalt VII ZR 247/21 und 783/21) – Dieselskandal: Nutzungsvorteil eines Leasingfahrzeugs 26

OLG München Urteil vom 11.05.2022 – 10 U 2165/21 – kein Anscheinsbeweis bei grundlos starkem Abbremsen 26

OLG Düsseldorf, Beschluss vom 25.04.2022 – 2 RBs 51/22 – kein Anspruch auf Einsichtnahme in Display des Laserhandmessgeräts Riegler FG 21-P 26

LG Saarbrücken, Urteil vom 08.04.2022 – 13 S 103/21 – Kosten für Fahrzeugdesinfektion mit Grundhonorar des Sachverständigen abgegolten 27

VGH München, Beschluss vom 25.04.2022 – 11 CS 21.2988 – Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nach Trunkenheitsfahrt 27

OVG Bremen, Beschluss vom 28.04.2022 – 1 LA 377/21 – Fahreignung nach Diagnose Epilepsie 27

OVG Schleswig-Holstein Beschluss vom 11.02.2022 – 5 MB 2/22 – Entziehung der Fahrerlaubnis bei einmaligem Genuss harter Drogen 27

OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 24.02.2022 – 3 M 9/22 – Versagung der Umschreibung eines EU-Führerscheins bei bestandskräftig festgestelltem Fehlen der Berechtigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge 28

AUTONOMES FAHREN IN DEUTSCHLAND

Der Traum vom autonomen Fahren ist bereits so alt wie die Automobilgeschichte. Perfektioniert wurde das automatisierte Fahren bereits ab 1982 in der Fernsehserie „Knight Rider“ in einem modifizierten Pontiac Firebird Trans Am mit der Bezeichnung „Knight Industries Two Thousand“ oder kurz: „K.I.T.T.“ K.I.T.T. war als selbstdenkendes Fahrzeug gleichberechtigter Partner von David Hasselhoff alias Michael Knight. Nicht nur das Fahrzeug von Michael Knight war mehr als fortschrittlich, auch die Armbanduhr diente offenbar als Vorbild für moderne Smartwatches. Mit dieser Armbanduhr, genannt ComLink, konnte Michael Knight mit K.I.T.T. kommunizieren und ihn selbstfahrend zu verschiedenen Orten schicken. K.I.T.T. steuerte anschließend das gewünschte Ziel selbstständig ohne Hilfe von außen an. Einziger Wehrmutstropfen: K.I.T.T. hielt sich dabei fast nie an Verkehrsregeln. Insbesondere interessierte er sich nicht für Geschwindigkeitsbegrenzungen, durchgezogene Linien oder ein regelkonformes Abbiegen mit rechtzeitigem Setzen des Fahrtrichtungsanzeigers. Dafür konnte er umso schöner um Straßenecken driften. So weit die Fiktion, aber wie sieht die Realität aus? Ob K.I.T.T.s Fähigkeiten tatsächlich ausreichen, um eine Betriebslaubnis durch das Kraftfahrtbundesamt zu erhalten, ist zumindest zweifelhaft. Die mangelnde Treue zu den geltenden Verkehrsregeln dürfte einer Erteilung der Betriebslaubnis entgegenstehen.

Zurück aus der Vergangenheit in die nahe Zukunft: Der technische Fortschritt schreitet immer weiter voran. Bald können auch in Deutschland autonom fahrende Fahrzeuge zugelassen werden. Am 20.05.2022 stimmte der

Bundesrat der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ mit Änderungsmaßgaben zu und macht so den Weg zum autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr frei.

Der Rechtsrahmen für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen wurde bereits am 28.07.2021 mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren – gesetzt. Demnach wurden Grundregeln festgelegt, nach denen Kraftfahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen im Regelbetrieb im öffentlichen Straßenverkehr auf festgelegten Betriebsbereichen, die auch Autobahnen und Bundesstraßen enthalten können, teilnehmen dürfen. Die Regierung legte nun dem Bundesrat eine Verordnung vor, die den Rechtsrahmen zum autonomen Fahren konkretisiert, Verfahrensvorschriften und technische Anforderungen im Einzelnen festlegt sowie die Möglichkeiten der tatsächlichen Zulassung von Kraftfahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen regelt und beispielsweise Verfahrensregeln für die Erteilung einer Betriebslaubnis für autonom fahrende Fahrzeuge durch das Kraftfahrtbundesamt vorgibt.

Die genauen Voraussetzungen sind durch Rechtsverordnungen zu konkretisieren. Hierin sind die technischen Anforderungen im Einzelnen oder auch die allgemeinen Verfahrensvorschriften enthalten.

Mit der Entscheidung des Bundesrates ist diese Hürde nun auch genommen, so dass es in naher Zukunft zur Erteilung einer Betriebslaubnis autonom fahrender Fahrzeuge durch das Kraft-

fahrtbundesamt kommen kann. Der Betriebsbereich wird durch den Halter definiert und bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde.

Die Betriebsbereiche können landesübergreifend auch über Autobahnen und Bundesstraßen führen, sofern eine Funk-Netzabdeckung im Betriebsbereich gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrat Bedenken hinsichtlich des Sachverständigen der zuständigen kommunalen Behörden bezüglich der Eignung eines Betriebsbereiches, der Beurteilung der Funk-Netzabdeckung im Betriebsbereich und der permanenten Überwachung der Infrastruktur oder Beschilderung im Betriebsbereich geäußert.

Die Fahrzeuge müssen z.B. in der Lage sein, Verkehrszeichen zuverlässig zu erkennen und zu berücksichtigen. Dies setzt aber auch voraus, dass sämtliche Verkehrszeichen im definierten Betriebsbereich gut erkennbar sind.

Stufen des autonomen Fahrens

Die Stufen des autonomen Fahrens werden in 5 Level eingeteilt:

1. Level (assistiertes Fahren):

- Fahrzeugführende beherrschen ständig das Fahrzeug
- und haben den Verkehr permanent im Blick
- Für Verstöße und Schäden haften die jeweiligen Fahrzeugführenden
- Einzelne Assistenzsysteme unterstützen bei bestimmten Situationen.

2. Level (teilautomatisiertes Fahren):

- Fahrzeugführende beherrschen ständig das Fahrzeug und haben den Verkehr permanent im Blick
- Für Verstöße und Schäden haften die jeweiligen Fahrzeugführenden
- Das Fahrzeug hält unter definierten Bedingungen die Spur, bremst und beschleunigt

3. Level (hochautomatisiertes Fahren)

- Fahrzeugführende dürfen sich vorübergehend von Fahraufgaben und Verkehr abwenden
- Das Fahrzeug fährt in dem vom Hersteller definierten Anwendungsfällen selbstständig
- Fahrzeugführende müssen auf Anforderung durch das System kurzfristig übernehmen können
- Fahrzeugführende haften nur dann, wenn sie der Anforderung des Fahrzeugs zur Übernahme der Fahrfunktionen nicht nachkommen

4. Level (vollautomatisiertes Fahren)

- Fahrzeugführende können die Fahrfunktion vollständig an das Fahrzeug abgeben und werden so zum Passagier
- Das Fahrzeug bewältigt auf bestimmten Strecken Fahrten selbstständig und darf auch ohne Insassen fahren
- Wenn die Kontrolle an das Fahrzeug übergeben wurde, dürfen Passagiere (zu denen nun auch die Fahrzeugführenden zählen) schlafen, elektronische Geräte nutzen oder Zeitung lesen.
- Das System ist in der Lage, die Grenzen so rechtzeitig zu erkennen, dass es selbstständig regelkonform einen sicheren Zustand erreichen kann.
- Passagiere haften für Verstöße oder Schäden im vollautomatisierten Fahrbetrieb nicht.

5. Level (autonomes Fahren):

- Es gibt nur noch Passagiere ohne Fahraufgaben
- Fahrten ohne Insassen sind möglich
- Die Technik im Auto bewältigt alle Verkehrssituationen selbstständig.

Mit der Zustimmung des Bundesrates wurde nun der Weg für ein autonomes Fahren (Level 4) frei gemacht. Zukünftig werden wir auf unseren Straßen nicht nur fahrerlose Fahrzeuge sehen, sondern uns auch Gedanken über die damit verbundenen Haftungsfragen machen müssen.

Auch wenn K.I.T.T. das Paradebeispiel für ein autonom fahrendes Fahrzeug ist, hätte er wohl kaum eine Betriebserlaubnis vom KBA erhalten, da seine Software Regelverstöße im Straßenverkehr zulässt. Bezüglich der Regeltreue ähneln sich K.I.T.T. und sein Besitzer. Dementsprechend wäre das in Flensburg verwaltete Konto von Michael Knight mehr als gut gefüllt. Dies hätte dafür gesorgt, dass sich Michael Knight nur noch als Passagier in vom KBA zugelassene autonome Fahrzeuge setzen, aber keinesfalls gemeinsam mit K.I.T.T. über deutsche Autobahnen jagen dürfte.

Bleiben Sie gesund!

*Felix Müller-Baumgarten
Syndikusrechtsanwalt des ACE e.V. /
Fachgebietsleiter Verkehrsrecht
zugleich Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht*

BGH ENTSCHEIDET ÜBER DIE ZULÄSSIGKEIT EINES „SAMMELKLAGENINKASSOS“ FÜR SCHWEIZER ERWERBER IM SOGENANTEN DIESELSKANDAL

Pressemeldung Nr. 091/2022
Erscheinungsdatum 13.06.2022

Urteil vom 13. Juni 2022 – VIa ZR 418/21

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) hat heute entschieden, dass ein Inkassodienstleister sich wirksam Schadensersatzforderungen abtreten lassen kann, deren sich Schweizer Erwerber von Kraftfahrzeugen gegen die beklagte Volkswagen AG berühren.

Sachverhalt:

Einer dieser Erwerber, ein Schweizer mit Wohnsitz in der Schweiz, kaufte – so im Revisionsverfahren zu unterstellen – im Februar 2015 in der Schweiz von einer Schweizer Vertragshändlerin der beklagten Fahrzeugherstellerin einen VW Tiguan mit Erstzulassung 2015. In das Fahrzeug ist ein Dieselmotor der Baureihe EA 189 eingebaut. Der Motor war mit einer Software ausgestattet, die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wurde. In diesem Fall schaltete sie vom regulären Abgasrückführungsmodus 0 in einen Stickoxid-optimierten Abgasrückführungsmodus 1 (Prüfstanderkennungsoftware). Es ergaben sich dadurch auf dem Prüfstand geringere Stickoxid-Emissionswerte als im normalen Fahrbetrieb. Das Kraftfahrt-Bundesamt bewertete diese Software als unzulässige Abschaltvorrichtung und ordnete für die betroffenen Fahrzeuge einen Rückruf an. In der Schweiz erließ das Bundesamt für Straßen (ASTRA) im Oktober 2015 ein vorläufiges Zulassungsverbot für bestimmte Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Baureihe EA 189, von dem das Fahrzeug des Zedenten nicht betroffen war. Der Erwerber ließ Ende 2016 ein Software-Update aufspielen.

Am 18. Dezember 2017 trat der Erwerber – so wiederum im Revisionsverfahren zu unterstellen – seine Forderungen gegen die Beklagte an die Klägerin, eine nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) registrierte Inkassodienstleisterin in der Rechtsform einer in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, treuhänderisch zur Einziehung ab. Die Klägerin sollte die Forderung zunächst außergerichtlich geltend machen. Im Falle des Scheiterns der außergerichtlichen Geltendmachung sollte die Klägerin die Ansprüche im eigenen Namen gerichtlich geltend machen, wobei ihr im Erfolgsfall eine Provision zukommen sollte. Der Erwerber sollte für etwaige Kosten der Rechtsverfolgung nicht aufkommen müssen.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Klägerin, die sich in über 2.000 Fällen in entsprechender Weise Forderungen von Schweizer Erwerbern treuhänderisch zur Einziehung hat abtreten lassen, hat bei dem Landgericht 2019 eine Klage erhoben, in der sie sämtliche Forderungen zum Gegenstand von Feststellungsbegehren gemacht hat. Das Landgericht hat das Verfahren die Ansprüche des einen Erwerbers betreffend abgetrennt. Auf richterlichen Hinweis hat die Klägerin sodann ihren Antrag umgestellt und die Beklagte auf Zahlung eines der Höhe nach in das Ermessen des Gerichts gestellten Betrags, mindestens jedoch CHF 5.394 (15% des Kaufpreises als Minderwert) zuzüglich Zinsen ab Übergabe des Fahrzeugs, in Anspruch genommen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die dagegen gerichtete Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Klägerin fehle für die Geltendmachung der Schadensersatzforderung des Erwerbers die Aktivlegitimation. Die Klägerin habe für die Geltendmachung der Forderung, die Schweizer Recht unterfalle, einer Erlaubnis nicht nur – wie vorhanden – nach § 2 Abs. 2 Satz 1, §§ 3, 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 RDG, sondern nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 RDG bedürft, über die sie nicht verfüge. Folge des Fehlens der Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 RDG sei, dass die Klägerin durch ihr Tätigwerden gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz verstoßen habe. Dieser Verstoß führe nicht nur zur Nichtigkeit des der Abtretung zugrunde liegenden schuldrechtlichen Dienstleistungsvertrags mit dem Zedenten, sondern auch zur Nichtigkeit der Forderungsabtretung.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Klägerin hatte Erfolg.

Der Bundesgerichtshof hat anhand einer am Wortlaut, an der Systematik und an Sinn und Zweck des Rechtsdienstleistungsgesetzes sowie an der Gesetzgebungsgeschichte orientierten Auslegung klargestellt, dass ein nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 RDG registrierter Inkassodienstleister auch dann keiner weiteren Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 RDG bedarf, wenn er eine ihm treuhänderisch übertragene und einem ausländischen Sachrecht unterfallende Forderung außergerichtlich geltend macht. Dabei hat der Bundesgerichtshof die Entscheidungen des VIII. Zivilsenats vom 27. November 2019 (VIII ZR 285/18, BGHZ 224, 89, vgl. Pressemitteilung Nr. 153/2019) und des II. Zivilsenats vom 13. Juli 2021 (II ZR 84/20, BGHZ 230, 255, vgl. Pressemitteilung Nr. 127/2021) berücksichtigt. Darüber hinaus hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass das Abhängigmachen der Tätigkeit der Klägerin von einer zusätzlichen Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 RDG zur Erreichung des Schutzzwecks des Rechtsdienstleistungsgesetzes nicht erforderlich ist.

Weil sich schon deshalb die Auffassung des Berufungsgerichts als rechtsfehlerhaft erwies, der Klägerin fehle wegen einer aus einem Verstoß gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz folgenden Nichtigkeit der Abtretung die Aktivlegitimation, hat der Bundesgerichtshof das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das Berufungsgericht wird sich nunmehr mit der inhaltlichen Berechtigung der Forderung des Zedenten zu befassen haben.

Vorinstanzen:

Landgericht Braunschweig – Urteil vom 30. April 2020 – 11 O 3092/19

Oberlandesgericht Braunschweig – Urteil vom 7. Oktober 2021 – 8 U 40/21 I

BGH ENTSCHEIDET ÜBER DIE GEWÄHRUNG VON RESTSCHADENSERSATZ BEI EU-REIMPORT IM SOGENANTEN DIESELSKANDAL

Pressemeldung Nr. 092/2022

Erscheinungsdatum 13.06.2022

Urteil vom 13. Juni 2022 – VIa ZR 680/21

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) hat heute darüber entschieden, unter welchen Voraussetzungen Restschadensersatz bei EU-Reimporten im sogenannten Dieselskandal zu gewähren ist.

Sachverhalt:

Der Kläger nimmt die beklagte Fahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch. Er bestellte am 13. August 2014 bei einem deutschen Händler als EU-Reimport einen Neuwagen des Typs VW Tiguan zum Preis von 30.000 €. Das Fahrzeug wurde dem Kläger am 25. Oktober 2014 mit einer EG-Übereinstimmungsbescheinigung und einer Laufleistung von 0 km übergeben. Der deutsche Händler hatte das Fahrzeug zuvor von einem Händler in einem anderen EU-Mitgliedstaat erhalten, der es von der Beklagten erworben hatte. Die Beklagte ist Herstellerin des Fahrzeugs und des darin verbauten Dieselmotors der Baureihe EA 189. Der Motor war mit einer Software ausgestattet, die hinsichtlich der Abgasrückführung zwischen Prüfstand und gewöhnlichem Fahrbetrieb unterschied, so dass die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) beanstandete die Software im Jahr 2015. Die Beklagte entwickelte ein Software-Update, das vom KBA zugelassen wurde. Die Beklagte informierte den Kläger im Februar 2016 über die Betroffenheit seines Fahrzeugs vom sogenannten Dieselskandal. Im November 2016 ließ der Kläger das Software-Update aufspielen.

Bisheriger Prozessverlauf:

Der Kläger hat in erster Instanz beantragt, die Beklagte zur

Zahlung von 30.000 € nebst Zinsen abzüglich einer Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Überweisung des Fahrzeugs sowie zur Erstattung von vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten zu verurteilen und den Annahmeverzug der Beklagten festzustellen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers, mit der er die Höhe der anzurechnenden Nutzungsentschädigung etwas reduziert und hilfsweise beantragt hat, die Beklagte zur Zahlung von 7.500 € ohne Zug-um-Zug-Vorbehalt zu verurteilen, hat das Berufungsgericht die Beklagte unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels gemäß dem Hilfsantrag ohne Zug-um-Zug-Vorbehalt verurteilt, 2.250 € an den Kläger zu zahlen. Dabei hat das Berufungsgericht angenommen, die Beklagte sei dem Grunde nach gemäß §§ 826, 31 BGB zum Schadensersatz in Form der Rückgängigmachung des Kaufvertrags über das Fahrzeug verpflichtet. Dieser Anspruch sei jedoch verjährt. Die Beklagte habe allerdings gemäß §§ 826, 852 Satz 1 BGB den auf Kosten des Klägers erlangten Kaufpreis herauszugeben, soweit er ihr nach Abzug der Herstellungskosten und der Händlermarge verblieben sei. Dass der Kläger das Fahrzeug nicht direkt von der Beklagten, sondern über einen Händler als reimportierten EU-Neuwagen erworben habe, schließe die Anwendung des § 852 Satz 1 BGB nicht aus. Auch wenn die Beklagte das Neufahrzeug zunächst in das EU-Ausland verkauft und den Kaufpreis unmittelbar von dem erwerbenden Händler erhalten habe, habe sie ihn doch bei wirtschaftlicher Betrachtung nicht auf dessen Kosten, sondern auf Kosten des Klägers erlangt.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs

Die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Beklagten, mit der sie ihren Antrag auf Zurückweisung der Berufung des Klägers weiterverfolgt hat, hatte ebenso Erfolg wie die Anschlussrevision des Klägers, mit der er seine Berufungsanträge teilweise weiter geltend gemacht hat. Revision und Anschlussrevision führten im Umfang des Angriffs der Parteien in der Revisionsinstanz zur Aufhebung des Beru-

fungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Dabei hielt die Annahme des Berufungsgerichts, der Anspruch aus §§ 826, 31 BGB sei verjährt, einer revisionsrechtlichen Überprüfung stand. Die vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen reichten aber nicht aus, um einen Anspruch des Klägers aus §§ 826, 852 Satz 1 BGB zu bejahen.

Wie der Bundesgerichtshof nach Erlass des Berufungsurteils am 21. März 2022 (VIa ZR 275/21, WM 2022, 745) für den Erwerb von Neuwagen über einen Händler ohne Bezug zum EU-Ausland bereits entschieden hat, hängt die Frage, ob der Erwerber nach Verjährung des Anspruchs aus §§ 826, 31 BGB einen Anspruch aus § 852 Satz 1 BGB geltend machen kann, von den vom Tatrichter festzustellenden Umständen des Einzelfalls ab. Liegt danach dem Neuwagenkauf eines nach § 826 BGB durch den Fahrzeughersteller Geschädigten bei einem Händler die Bestellung des bereitzustellenden Fahrzeugs durch den Händler bei dem Fahrzeughersteller zugrunde und schließen der Fahrzeughersteller und der Händler einen Kaufvertrag über das Fahrzeug, aufgrund dessen der Fahrzeughersteller gegen den Händler einen Anspruch auf Zahlung des Händlereinkaufspreises erlangt, ist dem Grunde nach ein Anspruch aus §§ 826, 852 Satz 1 BGB gegeben, weil der schadensauslösende Vertragsschluss zwischen dem Geschädigten und dem Händler einerseits und der Erwerb des Anspruchs auf Zahlung des Händlereinkaufspreises bzw. der Erwerb des Händlereinkaufspreises durch den Fahrzeughersteller andererseits auf derselben, wenn auch mittelbaren Vermögensverschiebung beruhen. Hat der Händler dagegen das streitgegenständliche Fahrzeug unabhängig von einer Bestellung des Geschädigten vor dem Weiterverkauf auf eigene Kosten und eigenes Absatzrisiko erworben, fehlt es an dem für §§ 826, 852 Satz 1 BGB erforderlichen Zurechnungszusam-

menhang. Nach Verjährung des Anspruchs aus §§ 826, 31 BGB besteht dann auch kein Anspruch aus §§ 826, 852 Satz 1 BGB.

Mit der heutigen Entscheidung hat der Bundesgerichtshof klargestellt, dass diese Grundsätze auch für den Erwerb im Wege des EU-Reimports gelten. Die Beteiligung eines weiteren, im EU-Ausland ansässigen Zwischenhändlers neben dem inländischen Händler und Verkäufer schließt eine Vermögensverschiebung vom geschädigten Erwerber zum Hersteller eines vom sogenannten Abgasskandal betroffenen Dieselfahrzeugs im Sinne von §§ 826, 852 Satz 1 BGB nicht aus. Erforderlich ist jedoch auch hier, dass der Fahrzeugerwerb durch den geschädigten Erwerber zu einem korrespondierenden Vermögenszuwachs beim Hersteller geführt hat. Das ist nur dann der Fall, wenn weder der inländische Händler noch der ausländische Zwischenhändler das Fahrzeug zuvor unabhängig von der Bestellung des Geschädigten auf eigene Kosten und eigenes Absatzrisiko erworben haben.

Das Berufungsgericht wird nach Zurückverweisung der Sache Gelegenheit haben, zu dieser entscheidungsrelevanten Frage weitere Feststellungen zu treffen. Sollte es zu dem Ergebnis gelangen, dem Kläger stehe dem Grunde nach ein Anspruch aus §§ 826, 852 Satz 1 BGB zu, wird es bei der Bemessung der Höhe des Anspruchs die Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 21. Februar 2022 (VIa ZR 8/21, WM 2022, 731, zur Veröffentlichung bestimmt in BGHZ, und VIa ZR 57/21, WM 2022, 742) zu beachten haben.

Vorinstanzen:

Landgericht Ravensburg – Urteil vom 13. April 2021 – 4 O 379/20

Oberlandesgericht Stuttgart – Urteil vom 18. November 2021 – 14 U 58/21

BGH: VERHANDLUNGSTERMIN AM 15. JULI 2022 UM 9.00 UHR IN SACHEN V ZR 148/21 (GUTGLÄUBIGER ERWERB EINES GEBRAUCHTEN FAHRZEUGS)

Pressemeldung Nr. 081/2022
Erscheinungsdatum 02.06.2022

Der unter anderem für Ansprüche aus Besitz und Eigentum an beweglichen Sachen zuständige V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs verhandelt in einem Verfahren, in dem es um den gutgläubigen Erwerb eines gebrauchten Fahrzeugs geht. Es wird voraussichtlich zu klären sein, ob dann, wenn die Vorlage des Fahrzeugbriefs (heute: Zulassungsbescheinigung Teil II) bei dem Fahrzeugerwerb streitig ist, derjenige, der den guten Glauben in Abrede stellt, die Beweislast für die Nichtvorlage der Bescheinigung trägt, oder ob der das Fahrzeug besitzende Erwerber die Vorlage beweisen muss.

Sachverhalt:

Die Klägerin, die Fahrzeuge in Italien vertreibt, kaufte unter Einschaltung eines Vermittlers ein gebrauchtes Kraftfahrzeug (Mercedes C 43 AMG Kombi) von einem Autohaus, bei dem das Fahrzeug stand. Eigentümerin des Fahrzeugs war aber nicht das Autohaus, sondern die Beklagte, eine Leasinggesellschaft, die auch im Besitz der Zulassungsbescheinigung Teil II ist. Nach Zahlung des Kaufpreises holte der Vermittler das Fahrzeug bei dem Autohaus ab und verbrachte es nach Italien. Zwischen den Parteien ist streitig, ob ihm eine echt aussehende Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt wurde, in der das Autohaus als Halter eingetragen war. Mit der Klage verlangt die Klägerin von der Beklagten die Herausgabe der Bescheinigung. Die Beklagte hat Widerklage erhoben und verlangt von der Klägerin die Herausgabe des Fahrzeugs.

Bisheriger Prozessverlauf:

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Mit der von dem Oberlandesgericht zugelassenen Revision möchte die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erreichen.

Das Berufungsgericht meint, die Klägerin sei Fahrzeugeigentümerin geworden. Dafür spreche schon die Vermutung des § 1006 Abs. 1 BGB, die die Beklagte nicht widerlegt habe. Die Klägerin habe das Eigentum an dem Fahrzeug gutgläubig erworben (§ 932 Abs. 1 Satz 1 BGB). Die Klägerin wäre dann nicht in gutem Glauben an das Eigentum des Autohauses gewesen, wenn dem Vermittler, auf dessen Kenntnis es ankomme, bei Übergabe des Fahrzeugs die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht vorgelegt worden wäre. Das könne nicht festgestellt werden. Zwar sei das Original der Bescheinigung unstrittig nicht vorgelegt worden. Der gute Glaube der Klägerin sei aber auch dann geschützt, wenn eine Zulassungsbescheinigung

Teil II vorgelegt worden sei, bei der sich um eine hochwertige, nicht als solche erkennbare Fälschung gehandelt habe. Davon sei zu Lasten der Beklagten auszugehen. Die Beklagte trage die Beweislast dafür, dass eine echt aussehende Zulassungsbescheinigung Teil II nicht vorgelegt worden sei. Einen Beweis habe sie nicht angeboten. An dem guten Glauben der Klägerin fehle es auch nicht deshalb, weil dem Vermittler die (gefälschte) Zulassungsbescheinigung Teil II nur vorgezeigt und nicht übergeben worden sei. In dem Kaufvertrag sei vorgesehen gewesen, dass die Bescheinigung mit der Post übersandt werde. Das sei im internationalen Fahrzeughandel üblich. Die Beklagte vertritt im Revisionsverfahren die Auffassung, die Klägerin müsse beweisen, dass die Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt worden sei. Sie selbst sei an dem Erwerbsvorgang nicht beteiligt gewesen und habe keine Kenntnis von dem Geschehensablauf.

Vorinstanzen:

LG Stuttgart – Urteil vom 26. Februar 2021 – 14 O 43/20
OLG Stuttgart – Urteil vom 21. Juli 2021 – 9 U 90/21

BVERWG: AUFFORDERUNG ZUR BEIBRINGUNG EINES MEDIZINISCH-PSYCHOLOGISCHEN GUTACHTENS AUCH BEI ORDNUNGSWIDRIGKEITSRECHTLICH NICHT GEAHNDETER ZUWIDERHANDLUNG IM STRASSENVERKEHR UNTER ALKOHOLEINFLUSS ZULÄSSIG

Pressemeldung Nr. 23/2022

Erscheinungsdatum 07.04.2022

Aktenzeichen: BVerwG 3 C 9.21 – Urteil vom 7. April 2022

Die Fahrerlaubnisbehörde darf auch dann wegen wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auffordern, wenn eine als Ordnungswidrigkeit einzustufende Zuwiderhandlung nicht geahndet worden ist. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute entschieden.

Der Kläger wandte sich gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis. Ihm war 2008 und 2009 vom Strafgericht wegen Trunkenheitsfahrten mit Blutalkoholkonzentrationen (BAK) von 1,4 und 1,48 Promille jeweils die Fahrerlaubnis entzogen worden. Aufgrund eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens wurde ihm im Juni 2016 die Fahrerlaubnis wiedererteilt. Am 1. September 2017 wurde der Kläger als Führer eines Kraftfahrzeugs unverschuldet in einen Verkehrsunfall verwickelt. Die bei ihm entnommene Blutprobe wies eine BAK von 1,04 Promille auf. Der Kläger behauptete später, dass dies auf einem Nachtrunk beruhe. Das gegen ihn eingeleitete strafrechtliche Ermittlungsverfahren wurde eingestellt und der Vorgang an die Bußgeldstelle abgegeben. Ob ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet wurde und wie es gegebenenfalls endete, konnte nicht festgestellt werden; der Vorgang wurde bei der Bußgeldstelle aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht. Mit Schreiben vom 9. Mai 2019 forderte der beklagte Landkreis vom Kläger gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Nachdem der Kläger das Gutachten nicht beibrachte, entzog ihm der Beklagte die Fahrerlaubnis.

Der vom Kläger daraufhin erhobenen Anfechtungsklage gegen die Fahrerlaubnisentziehung hat das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße stattgegeben. Diese Entscheidung hat das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz geändert und die Klage abgewiesen. Die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei rechtmäßig erfolgt. Der vom Beklagten als Rechtsgrundlage angeführte § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV (... wiederholt Zuwiderhand-

lungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss ...) rechtfertige die Beibringungsaufforderung allerdings nicht. Für die Anwendung dieser Vorschrift genüge nicht jeder Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift; er müsse straf- oder bußgeldrechtlich geahndet worden sein. Daher könne der Beklagte die Anwendung der genannten Regelung nicht auf den Vorfall vom 1. September 2017 stützen. Stattdessen finde die Aufforderung an den Kläger, ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen, die erforderliche Rechtsgrundlage jedoch im Auffangtatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV (... sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen ...). Solche Tatsachen ergäben sich hier daraus, dass der Kläger im Juli 2009 ein Kraftfahrzeug mit einer BAK von 1,48 Promille geführt habe und ihm deshalb die Fahrerlaubnis entzogen worden sei. Außerdem sei bei ihm nach dem Verkehrsunfall vom 1. September 2017 eine BAK von 1,04 Promille festgestellt worden. Der vom Kläger behauptete Nachtrunk sei eine unglaubliche Schutzbehauptung; er habe hierzu keine substantiierten und schlüssigen Angaben gemacht.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Revision des Klägers zurückgewiesen. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts lagen die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV vor. Eine Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss im Sinne dieser Vorschrift ist auch dann gegeben, wenn eine als Ordnungswidrigkeit einzustufende Trunkenheitsfahrt ordnungswidrigkeitsrechtlich nicht geahndet worden ist, aber mit hinreichender Gewissheit feststeht, dass der Betroffene die Zuwiderhandlung begangen hat und sie in zeitlicher Hinsicht noch verwertbar ist. Diese Voraussetzungen waren hier erfüllt. Dass das Oberverwaltungsgericht die Behauptung des Klägers, er habe den Alkohol erst nach Beendigung der Fahrt zu sich genommen, nicht als glaubhaft angesehen hat, ist nicht zu beanstanden. Im Hinblick auf die Tilgungsfristen für geahndete Zuwiderhandlungen bestanden auch gegen die Verwertung der Trunkenheitsfahrt vom 1. September 2017 keine Bedenken.

Vorinstanzen:

OVG Koblenz, OVG 10 A 11032/20 – Urteil vom 9. Dezember 2020 –

VG Neustadt/Weinstraße, VG 1 K 175/20 – Urteil vom 15. Mai 2020 –

OLG KARLSRUHE WEIST KLAGEN ZUM VW-DIESEL-MOTOR EA 288 AB

Pressemeldung Nr. 9/22

Erscheinungsdatum 04.05.2022

Pressemitteilung vom 4. Mai (9/22)

Auf jeweilige Berufung der Volkswagen AG hat der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Karlsruhe nach mündlichen Verhandlungen vom 26.04.2022 in sechs Fällen Urteile von Landgerichten aufgehoben und Schadensersatzklagen abgewiesen, die Eigentümer von Fahrzeugen des VW-Konzerns mit dem Motor „EA 288“ gegen VW erhoben hatten. Bei diesem Motor handelt es sich um das Nachfolgemodell des Motors „EA 189“, der im Jahr 2015 aufgrund einer den Prüfstand erkennenden rechtswidrigen „Schummel-Software“, die eine hinreichende Abgasreinigung nur auf dem Prüfstand zuließ, den sogenannten Dieselskandal ausgelöst hatte.

Zur Begründung hatten die Kläger in den nunmehr entschiedenen Verfahren geltend gemacht, sie seien aufgrund versteckter Abschaltvorrichtungen in vergleichbarer Weise vorsätzlich sittenwidrig geschädigt worden wie die Eigentümer der mit dem Vorgänger-Motor ausgestatteten Pkws. Dieser Argumentation ist der 8. Zivilsenat nicht gefolgt. Der Senat sieht weder das sogenannte Thermofenster, das die Abgasrückführung zur Abgasreinigung außerhalb eines bestimmten Temperaturfensters reduziert oder abschaltet, als sittenwidrige Abschaltvorrichtung im Sinne von § 826 BGB an noch konnte er greifbare Anhaltspunkte für eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung durch andere geltend gemachte Abschaltvorrichtungen wie etwa eine sogenannte Fahrkurvenerkennung feststellen. Insbesondere konnte der Senat jeweils nicht erkennen, dass VW den Vorsatz hatte, die Kläger mit der Konfiguration der Fahrzeuge sittenwidrig zu schädigen, nachdem dieser Motortyp über Jahre hinweg eingehend vom Kraftfahrtbundesamt auf rechtswidrige Abschaltvorrichtungen hin untersucht worden ist und es bis heute keinen Grund zu Beanstandungen gesehen hat.

Der Senat hat die Revision jeweils nicht zugelassen. In den vier Verfahren, in denen die Beschwerde der Klägerseite 20.000 Euro übersteigt, ist dagegen Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof statthaft. Die beiden anderen Entscheidungen sind rechtskräftig.

Weitere Informationen:

Der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Karlsruhe ist für Berufungen in allen Diesel-Abgasverfahren aus den Landgerichtsbezirken Baden-Baden, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim und Mosbach zuständig, die Fahrzeuge aus dem VW-Konzern betreffen, soweit sie nicht den Motor EA 189 eingebaut haben. Bei den nunmehr entschiedenen Verfahren handelt es sich um sechs von acht beim 8. Zivilsenat des OLG Karlsruhe anhängigen Verfahren, die den Motor EA 288 betreffen und bei denen das zuständige Landgericht der jewei-

ligen Klage stattgegeben hatte. Von den beiden verbleibenden Verfahren dieser Art ist ein weiteres terminiert; bei dem anderen wurde die Berufungsbegründung seitens der Beklagten verspätet eingereicht, die Beklagte hat einen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gestellt. In allen weiteren rund 250 Verfahren des Senats, die diesen Motor zum Gegenstand haben, wurden die Klagen von den Landgerichten abgewiesen. Bislang hat der Senat diese Klagabweisungen in der Berufung in den bereits bearbeiteten mehr als 45 Verfahren ausnahmslos gebilligt (siehe etwa Beschluss vom 22.02.2022, 8 U 143/21).

Zu Fahrzeugen des VW-Konzerns mit 3,0 l und größeren Dieselmotoren hat der 8. Zivilsenat ebenfalls eine Rechtsprechung entwickelt. So hat er entschieden, dass die vom Kraftfahrtbundesamt beanstandete sogenannte Aufheizstrategie „A“ in Dieselfahrzeugen mit SCR-Katalysator der Emissionsklasse EU 6 grundsätzlich geeignet ist, eine Haftung wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu begründen (siehe etwa Urteile vom 16.07.2021, 8 U 32/20, und vom 11.01.2022, 8 U 85/20), nicht hingegen die sogenannte Restreichweitenstrategie bei der AdBlue-Dosierung oder die insbesondere bei Fahrzeugen der Emissionsklasse EU 5 oft gerügten unterschiedlichen Getriebemodi für den Prüfstand und für die Straße (Urteil vom 22.03.2022, 8 U 177/20).

Der Senat ist darüber hinaus für Diesel-Abgasverfahren von Fahrzeugen des BMW-Konzerns zuständig. In den über 50 beim Senat anhängigen Verfahren haben die Landgerichte die Klagen stets abgewiesen. Der Senat hat dies in den bislang bearbeiteten Berufungsverfahren jeweils bestätigt.

Oberlandesgericht Karlsruhe, Urteile vom 26.04.2022 (Aktenzeichen: 8 U 232/21, 8 U 418/21 und 8 U 235/21) vom 29.04.2022 (Aktenzeichen: 8 U 234/21 und 8 U 420/21) und vom 3.05.2022 (Aktenzeichen: 8 U 373/21).

VG BERLIN BESCHLUSS DER 12. KAMMER VOM 5. MAI 2022 – VG 12 L 25/22: RECHTSANWÄLTE MÜSSEN AUCH IN EIGENEN ANGELEGENHEITEN ELEKTRONISCH KOMMUNIZIEREN

Pressemeldung Nr. 16/2022
Erscheinungsdatum 16.05.2022

Wird ein Rechtsanwalt in eigener Angelegenheit tätig und tritt er als solcher gegenüber dem Gericht auf, dann besteht auch für ihn die Pflicht, seine Schriftsätze elektronisch einzureichen. Das hat das Verwaltungsgericht Berlin in einem Eilverfahren entschieden.

Der Antragsteller, der im Gerichtsverfahren ausdrücklich als Rechtsanwalt auftrat, wandte sich gegen eine Zwangsvollstreckung aus einem bestandskräftig gewordenen Beitragsbescheid des Versorgungswerks der Rechtsanwälte in Berlin. Er reichte seinen Schriftsatz vorab per Telefax und sodann schriftlich bei Gericht ein. Er halte diesen Weg wegen noch nicht behobener Zugangsstörungen für zulässig. Auch wegen des damit verbundenen Aufwands sei es ihm nicht möglich, alle bislang schriftlich eingereichten Schriftsätze einzuscannen, um sie elektronisch nachzureichen.

Die 12. Kammer hat den Eilantrag mangels wirksamer Antragstellung als unzulässig zurückgewiesen. Das Gericht verwies auf den am 1. Januar 2022 in Kraft getretenen § 55d Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung, wonach Rechtsanwälte vorbereitende Schriftsätze und deren Anlagen sowie schriftlich einzureichende Anträge und Erklärungen als elektronisches Dokument übermitteln müssen. Der personelle Anwendungsbereich der Vorschrift sei auch dann eröffnet, wenn der Rechtsanwalt nicht als Prozessvertreter für einen Dritten, sondern in eigener Angelegenheit auftrete. Hier sei der Antragsteller ausdrücklich als Rechtsanwalt und gerade nicht als Privatperson aufgetreten. Gehe mit der Vertretung in eigener Sache im Erfolgsfall die Berechtigung einher, Gebühren und Auslagen auf der Grundlage des Kostenrechts vom Gegner zu verlangen, könne er sich mit Blick auf die für Rechtsanwälte geltenden Bestimmungen nicht auf seine Rolle als Privatperson zurückziehen.

Gegen den Beschluss kann Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingelegt werden.

BGH: GEGENSEITIGE RÜCKSICHTNAHME BEI BEIDSEITIGER FAHRBAHNVERENGUNG – VI ZR 47/21

Amtlicher Leitsatz:

Bei einer beidseitigen Fahrbahnverengung (Gefahrenzeichen 120 nach Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO) gilt das Gebot der wechselseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO). Ein regelhafter Vorrang eines der beiden bisherigen Fahrstreifen besteht nicht.

BGH, Urteil vom 8. März 2022 – VI ZR 47/21 – LG Hamburg
AG Hamburg-Harburg

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. März 2022 durch den Vorsitzenden Richter Seiters, die Richterin von Pentz, die Richter Dr. Klein und Dr. Allgayer sowie die Richterin Dr. Linder für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg – Zivilkammer 6 – vom 15. Januar 2021 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um den Ersatz weiteren Sachschadens nach einem Verkehrsunfall.

Die Zeugin S. befuhr am 17. Oktober 2018 mit dem Fahrzeug der Klägerin den rechten Fahrstreifen einer in Fahrtrichtung zunächst zweispurigen Straße in Hamburg. Neben ihr, auf dem linken Fahrstreifen, fuhr der Beklagte zu 2 mit einem bei der Beklagten zu 1 haftpflichtversicherten Lkw. Nach einer Ampel folgen noch fünf Markierungen zwischen den beiden Fahrstreifen, dann befindet sich das Symbol der beidseitigen Fahrbahnverengung (Gefahrenzeichen 120) auf der Fahrbahn. Der Beklagte zu 2 zog mit dem Lkw nach rechts und kollidierte mit dem Fahrzeug der Klägerin, welches er nicht gesehen hatte. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Die Beklagte zu 1 hat den Schaden der Klägerin vorgerichtlich auf Grundlage einer Haftungsquote von 50:50 reguliert.

Das Amtsgericht hat die auf Zahlung der Differenz zu einer hundertprozentigen Haftung der Beklagten gerichtete Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hat das Landgericht zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Klägerin, mit der sie ihren Zahlungsanspruch weiterverfolgt.

Entscheidungsgründe:

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts (BeckRS 2021, 272) war der Unfall für die Klägerin nicht unvermeidbar. Die deshalb notwendige Haftungsverteilung (§ 17 Abs. 2, Abs. 1, § 18 Abs. 3 StVG) sei maßgeblich auf der Grundlage des allgemeinen Rücksichtnahmegebots aus § 1 StVO zu bemessen. Das Verkehrszeichen 120 („Verengte Fahrbahn“) der Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO löse keinen Vorrang eines der beiden sich zu einem Fahrstreifen verengenden Fahrstreifen aus. Anders als beim Zeichen 121 („Einseitig verengte Fahrbahn“) ende nicht einer der beiden Fahrstreifen, weshalb nicht vom

Vorrang des durchgehenden Fahrstreifens ausgegangen werden könne und das Reißverschlussverfahren (§ 7 Abs. 4 StVO) keine Anwendung finde. Grundsätzlich und insbesondere in dem Fall, dass beide Fahrzeuge vor einer Fahrbahnverengung gleichauf und mit gleicher Geschwindigkeit führen, bedürfe es besonderer gegenseitiger Aufmerksamkeit, Besonnenheit und Geistesgegenwärtigkeit, um eine Abstimmung über das Einordnen vor- bzw. hintereinander zu erzielen. Im Zweifel seien die Verkehrsteilnehmer gehalten, jeweils dem anderen den Vorrang einzuräumen. Ein Vorrang des rechts fahrenden Fahrzeugs lasse sich aus der Straßenverkehrsordnung nicht herleiten.

Auf dieser Grundlage falle der Zeugin S. ein Verstoß gegen die Rücksichtnahmepflicht zur Last, weil sie von einer nicht gegebenen Vorfahrtberechtigung ausgegangen sei und darauf vertraut habe, dass der Beklagte zu 2 sich hinter ihr einordnen werde. Der Beklagte zu 2 habe gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen, weil er die Fahrbahnverengung nicht aufmerksam genug befahren und deshalb das Fahrzeug der Klägerin nicht gesehen habe. Diese Verstöße wögen etwa gleich schwer. Eine erhöhte Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs habe sich nicht nachweislich ausgewirkt.

II.

Diese Erwägungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

1. Entgegen der von der Revision erhobenen Verfahrensrüge hat das Berufungsgericht nicht verfahrensfehlerhaft davon abgesehen, ein Sachverständigengutachten zu der Frage einzuholen, ob der Unfall für die das klägerische Fahrzeug führende Zeugin S. vermeidbar war. Nach dem von der Revision hierzu aufgezeigten Instanzvortrag hat die Klägerin dieses Sachverständigengutachten zum Beweis der Tatsache angeboten, dass der Unfall für die Zeugin S. unvermeidbar gewesen sei, weil sich das klägerische Fahrzeug und der Beklagte zu 2 zum Unfallzeitpunkt auf gleicher Höhe befanden und der Beklagte zu 2 das klägerische Fahrzeug nicht gesehen hat, weil dieses sich im toten Winkel befand. Hiervon ist das Berufungsgericht jedoch in tatsächlicher Hinsicht auch ausgegangen. Es hat den Unfall lediglich deshalb für die Zeugin S. nicht für unvermeidbar gehalten, weil es davon ausgegangen ist, dass ein Idealfahrer schon nicht in diese Situation gekommen wäre.

2. Ohne Erfolg wendet sich die Revision ferner gegen die vom Berufungsgericht auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen vorgenommene hälftige Haftungsverteilung.

a) Die Entscheidung über die Haftungsverteilung im Rahmen des § 17 StVG ist – wie im Rahmen des § 254 BGB – grundsätzlich Sache des Tatrichters und im Revisionsverfahren nur darauf zu überprüfen, ob alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zugrunde gelegt worden sind (Senatsurteile vom 15. Mai 2018 – VI ZR 231/17, VersR 2018, 957 Rn. 10; vom 11. Oktober 2016 – VI ZR 66/16, NJW 2017, 1175

Rn. 7; jeweils m.w.N.). Die Abwägung ist aufgrund aller festgestellten, das heißt unstrittigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, die sich auf den Unfall ausgewirkt haben. In erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben. Ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (Senatsurteile vom 15. Mai 2018 – VI ZR 231/17, VersR 2018, 957 Rn. 10; vom 11. Oktober 2016 – VI ZR 66/16, NJW 2017, 1175 Rn. 7; jeweils m.w.N.).

b) Nach diesen Grundsätzen sind die Erwägungen des Berufungsgerichts nicht zu beanstanden.

aa) Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, dass bei einer beidseitigen Fahrbahnverengung (Gefahrenzeichen 120) allein das Gebot der wechselseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO) gilt und sich auch bei zwei gleichauf in die Engstelle fahrenden Fahrzeugen kein regelhafter Vortritt des rechts fahrenden Fahrzeugs ergibt.

(1) Das Allgemeine Gefahrenzeichen 120 („Verengte Fahrbahn“) nach Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO signalisiert eine Verengung der Fahrbahn. Im Falle der Verengung von zuvor zwei auf nunmehr nur noch einen Fahrstreifen gibt es – anders als beim Zeichen 121 („Einseitig verengte Fahrbahn“) – nicht einen durchgehenden und einen endenden Fahrstreifen, sondern beide Fahrstreifen werden in einen Fahrstreifen überführt. Das Durchfahren der Engstelle ist daher für sich genommen nicht mit einem Fahrstreifenwechsel im Sinne des § 7 Abs. 5 StVO verbunden; auch greift das Reißverschlussverfahren des § 7 Abs. 4 StVO nicht unmittelbar. Die in der Verengung liegende und durch das Zeichen 120 signalisierte Gefahr führt jedoch zu einer erhöhten Sorgfalts- und Rücksichtnahmepflicht der auf beiden Fahrstreifen auf die Engstelle zufahrenden Verkehrsteilnehmer im Sinne des § 1, § 3 Abs. 1 StVO (vgl. AG Düsseldorf, SchadenPraxis 2012, 176, juris Rn. 16; Quarch in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVO Rn. 6; Heß in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl., § 7 StVO Rn. 19a; insoweit auch LG Hamburg, BeckRS 2018, 24345 Rn. 9 m. Anm. Bachmor, NZV 2019, 209; Lafontaine in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. Stand 01.12.2021, § 40 StVO Rn. 106).

(2) Nichts anderes gilt auch dann, wenn beide Fahrzeuge gleichauf und mit gleicher Geschwindigkeit an die Engstelle gelangen. Auch in diesem Fall gebührt dem rechts fahrenden Fahrzeug nicht regelhaft der Vortritt (vgl. AG Düsseldorf, Schaden-Praxis 2012, 176, juris Rn. 16; Feskorn in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. Stand 01.12.2021, § 7 StVO Rn. 26; a.A. LG Hamburg, BeckRS 2018, 24345 Rn. 9; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl., § 7 StVO Rn. 20; Lafontaine in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. Stand 01.12.2021, § 40 StVO Rn. 106).

(a) Das Gefahrenzeichen 120 enthält eine derartige Vorrangregelung nicht. Anders als die Revision meint, ergibt sich ein solcher Vorrang des rechts fahrenden Verkehrsteilnehmers auch nicht mittelbar aus einer Gesamtschau der insoweit relevanten Vorschriften der Straßenverkehrsordnung. Zwar ist grundsätzlich von zwei Fahrbahnen die rechte zu benutzen (§

2 Abs. 1 Satz 1 StVO) und auch darüber hinaus möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Abs. 2 StVO). Bei Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung ist dieses Rechtsfahrgebot jedoch unter den Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 und 3 StVO aufgehoben, so dass sich auch der auf dem linken Fahrstreifen der Engstelle nähernde Verkehrsteilnehmer grundsätzlich verkehrsgerecht verhält. Die Situation einer Kreuzung oder Einmündung, in der die Vorfahrt hat, wer von rechts kommt (§ 8 Abs. 1 Satz 1 StVO), ist nicht vergleichbar.

(b) Einem Vorrang des rechts fahrenden Fahrzeugs stünde in systematischer Hinsicht auch der Vergleich mit der Konstellation des Zeichens 121 Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO („Einseitig verengte Fahrbahn“) entgegen. Im Fall der einseitigen Fahrbahnverengung muss das auf dem endenden Fahrstreifen fahrende Fahrzeug einen Fahrstreifenwechsel vornehmen (§ 7 Abs. 4 StVO), während das auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrende Fahrzeug einen grundsätzlichen Vorrang genießt. Besteht bei der einseitigen Fahrbahnverengung links ein Vorrang des auf dem rechten Fahrstreifen fahrenden und bei der einseitigen Fahrbahnverengung rechts ein Vorrang des auf dem linken Fahrstreifen fahrenden Fahrzeugs, weil sich diese jeweils auf dem durchgehenden Fahrstreifen befinden, während der andere Fahrstreifen endet, ist es folgerichtig, bei der beidseitigen Fahrbahnverengung keinem der beiden Fahrzeuge gegenüber dem jeweils anderen regelhaft einen Vorrang einzuräumen.

(3) Im Ergebnis hat daher keines der beiden Fahrzeuge den Vorrang und sind die Fahrzeugführer gehalten, sich unter gegenseitiger Rücksichtnahme (§ 1 StVO) darüber zu verständigen, wer als erster in die Engstelle einfahren darf (Feskorn in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. Stand 01.12.2021, § 7 StVO Rn. 26). Gelingt die Verständigung nicht, sind sie dazu verpflichtet, im Zweifel jeweils dem anderen den Vortritt zu lassen.

bb) Nach all dem ist das Berufungsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass sowohl der Beklagte zu 2 als auch die Zeugin S. gegen ihre Pflicht zur erhöhten Rücksichtnahme verstoßen haben. Der Beklagte zu 2 hat die Fahrbahnverengung nicht aufmerksam genug befahren und deshalb das klägerische Fahrzeug nicht gesehen. Die Zeugin S. ist zu Unrecht von eigener Vorfahrt ausgegangen und hat daher sorgfaltswidrig darauf vertraut, das links neben ihr fahrende Beklagtenfahrzeug werde sich hinter ihr in die von ihr befahrene rechte Spur einfädeln.

cc) Die Abwägung der festgestellten Verursachungsbeiträge sowie die darauf beruhende Festsetzung der konkreten Haftungsquote als solche obliegt dem Tatrichter und ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Soweit sich die Revision gegen die Gewichtung der Betriebsgefahren wendet, erhebt sie keine ordnungsgemäß ausgeführte Verfahrensrüge gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, es stehe nicht fest, dass sich eine erhöhte Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs im Streitfall ausgewirkt habe.

Vorinstanzen:

AG Hamburg-Harburg, Entscheidung vom 04.12.2019 – 648 C 169/19 – LG Hamburg, Entscheidung vom 15.01.2021 – 306 S 4/20 –

OLG CELLE, URTEIL VOM 08.06.2022 – 14 U 118/21

Amtliche Leitsätze:

1. Wer ordnungsgemäß zum Überholen einer Kolonne angesetzt hat, hat gegenüber ausscherenden Fahrzeugen aus der Kolonne Vorrang, auch wenn im weiteren Verlauf die Absicht, links abzubiegen, erkennbar wird.
2. Das Überholen einer großen Kolonne von 9–10 Fahrzeugen, ohne dass eine unklare Verkehrslage vorliegt, ist grundsätzlich erlaubt und führt nicht zu einem Mitverschulden. Ggf. kommt jedoch eine erhöhte Betriebsgefahr zum Ansatz.
3. Verletzt der aus einer Kolonne Abbiegende seine Pflichten aus § 9 Abs. 1 StVO und kommt es deshalb zu einem Zusammenstoß mit einem die Kolonne ordnungsgemäß Überholenden, trifft den Abbiegenden die überwiegende Haftung (vorliegend 75 Prozent).

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 9. Juli 2021 verkündete Urteil der 8. Zivilkammer des Landgerichts Verden – 8 O 340/17 – teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 14.597,78 € sowie 20.000,00 € Schmerzensgeld zu zahlen jeweils zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 11.01.2018. Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, über das Teilurteil des Landgerichts Verden vom 12.04.2018, Az. 8 O 340/17 hinaus, dem Kläger 75 Prozent des weiteren materiellen und immateriellen Schadens zu ersetzen, der ihm aus dem Verkehrsunfall auf der Bundesstraße ... zwischen M. und R. am 25.04.2014 noch entstehen wird, soweit Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder andere Dritte übergegangen sind oder übergehen werden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 70% und die Beklagten als Gesamtschuldner 30%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Den Parteien bleibt nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, sofern nicht die vollstreckende Partei vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis zu 125.000 € festgesetzt.

Gründe:

I.

Der Kläger nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Schadensersatz und Schmerzensgeld zuzüglich Rechtsanwaltskosten und Zinsen aus einem Verkehrsunfall in Anspruch, der sich am 25.05.2014 auf der Bundesstraße ... zwischen M. und R. ereignete. Er begehrt ferner die Feststellung der Ersatzpflicht für zukünftige Schäden.

Der Kläger überholte mit seinem Kraftrad eine Fahrzeugkolonne von 9–10 Fahrzeugen, an deren Spitze ein Lkw fuhr. Dabei kam es zu einem Zusammenstoß mit dem links abbiegenden Pkw des Rechtsvorgängers der Beklagten zu 1), der bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert war. Der Kläger erlitt erhebliche Verletzungen und dauerhafte Gesundheitsschäden, unter anderem eine Lähmung des linken Armes. Die unstrittigen Unfallfolgen wurden insbesondere durch umfangreiche Begutachtungen durch das BG-Klinikum H. festgestellt. Auf die beiden Gutachten vom 06.12.2016 sowie vom 16.01.2017 (Anlagen B1 bis B3, Bl. 84 ff. d. A.) wird Bezug genommen. Die Beklagte zu 2) regulierte außergerichtliche Forderungen des Klägers auf Grundlage einer Haftungsquote von 50%.

Mit Teilanerkennnisurteil vom 12.04.2018 hat das Landgericht die Ersatzpflicht der Beklagten für zukünftige Schäden mit einer Haftungsquote von 50% festgestellt. Mit Schlussurteil vom 09.07.2021 hat das Landgericht die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 6.840,00 € verurteilt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass dem Kläger Ansprüche nach einer Haftungsquote von 50% zustünden. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe die Kolonne von 60–70 km/h auf 20–30 km/h aufgrund des Abbiegemanövers abgebremst. Der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) habe nach den Bekundungen der Zeugen ordnungsgemäß geblinkt, was der Kläger nicht widerlegt habe (Seite 11 LGU). Die gefahrenen Geschwindigkeiten und der Unfallverlauf ergäben sich auch aus den sorgfältigen, nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Feststellungen des Sachverständigen B. (Seite 12 ff. LGU). Der Kläger habe sich nicht wie ein Idealfahrer verhalten, indem er die in geringem Abstand fahrende Fahrzeugkolonne, also bei wenig Ausweichmöglichkeiten, überholt habe, was ein erheblich risikobehafteter Verkehrsvorgang gewesen sei. In dieser Risikosituation habe er zudem nicht mit der notwendigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit reagiert. Weder den gesetzten Blinker noch die Bremslichter der nachfahrenden Fahrzeuge habe er zum Anlass genommen, ausreichend stark zu bremsen (Seite 18 LGU). Der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) habe gegen § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO verstoßen, weil er die gehörige Rückschau nicht gehalten habe. Dabei hätte er den Kläger wahrnehmen können. Eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Medikamente sei weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich (Seite 19 LGU). Der Kläger habe bei unklarer Verkehrslage mit einem Ausscheren oder Abbiegen rechnen müssen. Da er zudem nicht sachgerecht reagiert habe, trete die Betriebsgefahr seines Kraftrads nicht zurück. Das Überholen der Fahrzeugkolonne trotz unklarer Verkehrslage und fehlender Aufmerksamkeit, wiege mindestens so schwer wie die unzureichende Rückschau. Der Kläger habe „sich nämlich in hohem Maße riskant und rücksichtslos verhalten und sehenden Auges gegen elementare Sorgfaltsanfechtungen im Verkehr verstoßen, während der Beklagte zu 1) bei der Rückschau vor dem Abbiegen aufgrund Unaufmerksamkeit gescheitert

sei“ (Bl. 20 f. LGU). Die Beklagten hätten vermehrte Bedürfnisse in Form eines Liegendfahrrades und eines Aufsatzrasenmähers auszugleichen. Hierauf sei der Kläger verletzungsbedingt angewiesen, nicht jedoch auf elektrisch ausfahrbare Markisen. Hinsichtlich Letzterer bestünde kein Anspruch, zumal der Kläger solche bislang gar nicht angeschafft habe. Zudem sei eine Nachrüstung als günstigere Alternative geboten (Seite 23 f. LGU). Das von der Beklagten bereits gezahlte Schmerzensgeld in Höhe von 35.000 € sei bei einer Haftungsquote von 50% angemessen, unter Berücksichtigung der vom Kläger erlittenen Schmerzen und Beeinträchtigungen. Schwerstschäden, die für eine Schmerzensgeldrente Voraussetzung seien, lägen bei dem Kläger nicht vor. Künftige Beeinträchtigungen seien durch die Feststellung der Ersatzpflicht für künftige Schäden hinreichend berücksichtigt (Seite 25 f. LGU). Rechtsanwaltskosten könnten derzeit nicht verlangt werden, weil sie dem Kläger noch nicht in Rechnung gestellt worden seien (Seite 27 LGU).

Hinsichtlich Einzelheiten und der weiteren tatsächlichen Feststellungen sowie des weiteren Vorbringens der Parteien und der erstinstanzlichen Anträge wird gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

Gegen das am 15.07.2021 zugestellte Urteil hat der Kläger mit Schriftsatz vom 26.07.2021 Berufung eingelegt, die er innerhalb der bis zum 15.10.2021 verlängerten Berufungsbegründungsfrist mit Schriftsatz vom 15.10.2021 begründet hat (Bl. 375, 384, 420 f., 424 ff. a.A.). Er ist Meinung, die Klageabweisung sei zu Unrecht erfolgt. Dem Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) sei nicht bloße Unaufmerksamkeit, sondern ein grob verkehrswidriges Verhalten vorzuwerfen, weil er gegen das elementare Gebot der doppelten Rückschau nach § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO verstoßen habe (Bl. 427 a.A.). Der Kläger habe nicht rücksichtslos gehandelt, indem er lediglich überholt habe, was erlaubt sei. Selbst bei einer unklaren Verkehrslage sei der Pflichtverstoß des Linksabbiegers höher zu bewerten, zumal der Kläger bereits bei der ersten Rückschau zu erkennen gewesen wäre. Da der Unfall auch bei sachgemäßer zweiter Rückschau noch zu verhindern gewesen wäre, hätten die Beklagten allein zu hafte (Bl. 428 f. a.A.). Ferner habe das Landgericht die Faktoren zur Bemessung des Schmerzensgeldes zwar richtig benannt, hierfür jedoch einen unzureichenden Betrag zugesprochen. Arbeitsverlust und Teilverrentung sowie Gebrauchsunfähigkeit des linken Armes sowie ständige Schmerzen und die Einnahme von Schmerzmedikamenten beeinträchtigten das Selbstwertgefühl derart, dass der Kläger Antidepressiva einnehmen müsse. Daher seien die psychischen und physischen Dauerfolgen stärker zu berücksichtigen. Auch die Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes spiele eine Rolle (Bl. 430 a.A.). Die Beeinträchtigungen würden dem Kläger immer wieder neu und schmerzlich die Unfallfolgen bewusst werden lassen, was eine Schmerzensgeldrente auch in Anbetracht möglicher Zukunftsfolgen rechtfertige (Bl. 431 a.A.). Hinsichtlich der Rechtsanwaltskosten hätte das Landgericht auf die fehlende Rechnungsstellung hinweisen müssen. Auf einen solchen Hinweis hätte der Kläger erklärt, dass die Rechnung der Rechtsschutzversicherung gestellt worden sei, und eine Bescheinigung vorgelegt, die ihn zur Geltendmachung berechtige (Bl. 432 a.A.). Die Kostenverteilung könne zudem nicht nach § 92 Abs. 2 Nr.

1 ZPO vorgenommen werden. Für die Einzelheiten wird auf die Berufungsbegründung vom 15.10.2021 (Bl. 424 ff. a.A.) Bezug genommen.

Der Kläger beantragt, unter Aufhebung des am 09.07.2021 verkündeten Urteils des Landgerichtes Verden – Az. 8 O 340/17 –

1. werden die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger einen Betrag zu zahlen in Höhe von 25.842,57 € zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit Rechtshängigkeit;
2. werden die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger ein über den gezahlten Betrag i.H.v. von 35.000,00 € hinausgehendes angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit Rechtshängigkeit;
3. werden die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger eine monatliche Schmerzensgeldrente i.H.v. 400,00 € zu zahlen, hilfsweise die Beklagten zu verurteilen, eine angemessene Schmerzensgeldrente zu zahlen;
4. werden die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, Kosten für notwendige außergerichtliche rechtsanwaltliche Tätigkeit i.H.v. 1.954,46 € zu zahlen zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit Rechtshängigkeit;
5. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger allen weiteren materiellen und immateriellen Schaden zu ersetzen, der dem Kläger aus dem Verkehrsunfall mit dem Beklagten zu 1) vom 25.05.2014 noch entstehen wird, soweit der Anspruch nicht auf einen Sozialversicherungsträger oder andere Dritte übergegangen ist.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angefochtene Urteil. Aufgrund des festgestellten Bremsens und „Blinkens“ sei eine für den Kläger erkennbar unklare Verkehrslage eingetreten, so dass dieser nicht weiter hätte überholen dürfen. Auf die Gefahren der langen Kolonne habe der Kläger bei der gefahrenen Geschwindigkeit nicht sachgerecht reagieren können, mit denen er aber hätte rechnen müssen. Daher hätte er bereits nicht zum Überholvorgang ansetzen dürfen. Das Schmerzensgeld sei im Hinblick auf vergleichbare Fälle angemessen. Der Kläger sei Rechtshänder, und die Schmerztherapie mache seine Schmerzen erträglich. Die Voraussetzungen einer Schmerzensgeldrente lägen nicht vor, die unter Berücksichtigung des gezahlten Schmerzensgeldes auch keine angemessene Gesamtkompensation mehr darstellen würde. Hinsichtlich der Rechtsanwaltskosten fehle die Aktivlegitimation. Die Kostenverteilung sei auch hinsichtlich des Teilerkenntnisses korrekt. Für die Einzelheiten des Beklagtenvorbringens wird auf die Berufungserwiderung vom 09.12.2021 (Bl. 451 ff. d.A.) Bezug genommen.

II.

Die zulässige Berufung hat teilweise Erfolg. Im Übrigen war sie zurückzuweisen.

1. Der Kläger hat gem. §§ 7 Abs. 1, 17 StVG, 115 VVG i.V.m. § 1 PflichtVersG Anspruch auf den Ersatz von 75 Prozent des Schadens, der ihm aus dem Verkehrsunfall entstanden ist.

Hinsichtlich des Unfallhergangs folgt der Senat den vom Landgericht umfassend getroffenen Feststellungen, die von den Parteien in der Berufungsinstanz auch nicht angegriffen werden.

Nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ist das Berufungsgericht grundsätzlich an die Tatsachenfeststellungen des ersten Rechtzuges gebunden. Diese Bindung entfällt, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit entscheidungserheblicher Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 Halbs. 2 ZPO). Konkrete Anhaltspunkte in diesem Sinne sind alle objektivierbaren rechtlichen oder tatsächlichen Einwände gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Zweifel im Sinne von § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO liegen vor, wenn aus der für das Berufungsgericht gebotenen Sicht eine Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall der Beweiserhebung die erstinstanzliche Feststellung keinen Bestand haben wird, sich also deren Unrichtigkeit herausstellt (BGH, Beschluss vom 21. März 2018 – VII ZR 170/17, Rn. 15, juris; Senat, Urteil vom 8. Juli 2020 – 14 U 27/20, Rn. 61, juris). Konkrete Anhaltspunkte, die die Bindung an die erstinstanzlichen Feststellungen entfallen lassen, können sich insbesondere aus Verfahrensfehlern bei der Sachverhaltsfeststellung ergeben. Ein solcher Verfahrensfehler liegt namentlich vor, wenn die Beweiswürdigung in dem erstinstanzlichen Urteil den Anforderungen nicht genügt, die von der Rechtsprechung zu § 286 ZPO entwickelt worden sind. Dies ist der Fall, wenn die Beweiswürdigung unvollständig oder in sich widersprüchlich ist, oder wenn sie gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt. Gleiches gilt, wenn das erstinstanzliche Gericht Tatsachenvortrag der Parteien übergangen oder von den Parteien nicht vorgetragene Tatsachen verwertet hat (Senat, a.a.O. m.w.N. zur ständigen Rspr. des BGH). Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Feststellungen können sich auch aus der Möglichkeit unterschiedlicher Wertung ergeben, insbesondere daraus, dass das Berufungsgericht das Ergebnis einer erstinstanzlichen Beweisaufnahme anders würdigt als das Gericht der Vorinstanz (BGH NJW-RR 2017, 219, Rn. 10 f., Senat, a.a.O.).

Ausgehend von diesem Prüfungsmaßstab liegen konkrete Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der landgerichtlichen Feststellungen auch unter Berücksichtigung des Berufungsvorbringens nicht vor. Das Landgericht hat den Sachverhalt umfassend aufgeklärt durch die informatorische Anhörung der Parteien, durch die Vernehmung der Zeugen S., B., W., L. S. und S. sowie durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens des Dipl.-Ing. T. B. vom 23.04.2020. Einwendungen der Parteien gegen das Gutachten ist das Landgericht durch Einholung eines schriftlichen Ergänzungsgutachtens vom 15.06.2020 und ergänzende Anhörung des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 28.05.2021 nachgegangen. Es hat sich dabei mit dem Parteivortrag, einschließlich der von den Parteien vorgelegten Privatgutachten, auseinandergesetzt und die Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft beigezogen. Die auf Grundlage seiner umfassenden Tatsachenfeststellungen vorgenommene Würdigung hat das Landgericht nachvollziehbar begründet. Der Senat sieht keinen Anlass, eine hiervon abweichende Würdigung vorzunehmen, und auch die Parteien haben hiergegen keine Einwendungen erhoben.

a) Der Anspruch gegen die Beklagte zu 1) folgt aus § 7 Abs. 1 StVG.

Als Erbin ihres verstorbenen Mannes tritt sie dessen Gesamtrechtsnachfolge nach § 1922 Abs. 1 BGB an und haftet für dessen Verbindlichkeiten gemäß § 1967 BGB. Hierzu gehören auch Schadensersatzansprüche nach dem StVG.

aa) Dieser war Halter eines Kraftfahrzeuges, bei dessen Betrieb eine Sache, nämlich das Motorrad des Klägers, beschädigt und der Körper sowie die Gesundheit des Klägers verletzt wurden. Die Haftung ist nicht nach § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen, weil der Zusammenstoß nicht auf höherer Gewalt beruhte. Der Unfall war auch nicht Folge eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne der § 17 Abs. 3 S. 1 StVG. Insoweit kann auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichtes verwiesen werden. Die Haltereigenschaft (auch des Klägers) ist offenbar von allen Beteiligten vorausgesetzt worden und ergibt sich auch aus der beigezogenen Ermittlungsakte.

bb) Der Umfang des dem Kläger von der Beklagten zu 1) zu erstattenden Schadens richtet sich nach den Verursachungsbeiträgen des Klägers und des Rechtsvorgängers der Beklagten zu 1) an dem Unfallereignis.

(1) Bei der Beteiligung mehrere Kraftfahrzeuge bestimmt sich die Haftung nach § 17 StVG. Gemäß § 17 Abs. 1 StVG hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist, wenn ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wird und die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind. § 17 Abs. 2 StVG bestimmt, dass wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, § 17 Absatz 1 StVG auch für die Haftung der Fahrzeughalter untereinander gilt.

Der Kläger selbst haftet gemäß § 7 Abs. 1 StVG als Halter seines eigenen Fahrzeuges, bei dessen Betrieb Sachen (Pkw auf Beklagtenseite) beschädigt wurden. Es liegen weder höhere Gewalt noch ein unabwendbares Ereignis vor. Auch insoweit kann auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichtes verwiesen werden. Insbesondere hat sich der Kläger nicht wie ein Idealfahrer verhalten, sondern mit seinem Überholmanöver selbst eine erhöhte (Betriebs-)Gefahr geschaffen.

(2) Auf Beklagtenseite ist eine gesteigerte Betriebsgefahr wegen Verstoßes gegen § 9 Abs. 1 S. 4 StVO in der Abwägung zu berücksichtigen. Die Betriebsgefahr wird geprägt durch die Gesamtheit aller Umstände, welche durch die Eigenart des Kraftfahrzeuges in den Verkehr getragen werden.

Nach den plausibel und nachvollziehbar begründeten Feststellungen des Landgerichtes ist der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) unter Verletzung der Sorgfaltspflichten nach § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO aus der Kolonne ausgeschert, um nach links abzubiegen, ohne seiner doppelten Rückschaupflicht nachzukommen. Nach § 9 Abs. 1 Satz 4 StVG ist vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Die entsprechende Sorgfaltspflichtverletzung ist durch das Sachverständigengutachten bewiesen worden,

so dass es nicht darauf ankommt, ob ein Anscheinsbeweis zulasten des Linksabbiegers regelmäßig ausscheiden muss, wenn der Überholende diesem nicht unmittelbar nachfolgt, sondern eine Kolonne überholt (OLG Saarbrücken, Urteil vom 16. Oktober 2014 – 4 U 145/13, NJW-RR 2015, 279 Rn. 57 f. m.w.N., beck-online; jedenfalls bei kleiner Kolonne: OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17 –, Rn. 42, juris; jedenfalls bei abbiegendem Spitzenfahrzeug: OLG Hamm, Urteil vom 23. Februar 2006 – 6 U 126/05, Rn. 13, juris). Nach den Feststellungen des Sachverständigen B. war der Kläger für den Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) gut erkennbar, als dieser sich zu dem Überholvorgang entschloss. Die gerade Strecke war nach den überzeugenden und anschaulichen Feststellungen des Sachverständigen über den Rückspiegel weithin einsehbar, der Kläger fuhr im Abstand von knapp 50 m (vgl. Seite 30 des Gutachtens vom 23.04.2020, im Aktendeckel). Auch die Zeugen W. und S. haben bekundet, den Kläger im Rückspiegel gesehen zu haben, was die Erkennbarkeit bestätigt.

Noch weiter gehende gefahrerhöhende Umstände auf Seiten des Rechtsvorgängers der Beklagten zu 1) sind nicht ersichtlich.

Soweit das Landgericht davon ausgegangen ist, dass er nicht ohne jede Rückschau ausgesichert und den Fahrtrichtungsanzeiger rechtzeitig gesetzt hat, begegnet dies keinen Bedenken. Der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) hat in seiner informatorischen Anhörung lebensnah geschildert, sich mit einem Blick in den Spiegel abgesichert zu haben. Gerade die beiden direkt hinter dem Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) fahrenden Zeugen B., dieser gegenüber der Polizei, und W. haben Blinkzeichen bekundet. Die übrigen Zeugen fuhrten dahinter und waren zudem mit dem Überholvorgang des Klägers konfrontiert, der Aufmerksamkeit auf sich zog. Es erscheint daher nachvollziehbar, dass sie bis zum Unfall keine Wahrnehmung gemacht haben.

Für die Annahme, dass der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) unter Medikamenteneinfluss gestanden habe, gibt es keinen Anhaltspunkt. Dabei ist schon nicht nachgewiesen, dass eine hierfür ursächliche Krebsdiagnose vor März 2018 gestellt worden ist. Selbst wenn dem so wäre, könnte hieraus nicht ohne weiteres auf eine entsprechende Medikamenteneinnahme zum Unfallzeitpunkt geschlossen werden. Letztlich könnte eine solche auch nicht mehr durch das vom Kläger geforderte Sachverständigengutachten nachgewiesen werden.

(3) Auf Klägerseite ist von einer leicht erhöhten Betriebsgefahr auszugehen.

Ein Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVG kann entgegen dem Landgericht allerdings nicht angenommen werden.

Das Überholen ist nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO bei unklarer Verkehrslage unzulässig. Allein der Umstand, dass der Kläger eine Kolonne von mehreren Fahrzeugen überholt hat, begründet noch keinen solchen Verstoß. Das Überholen einer Fahrzeugkolonne ist auch nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO nicht generell verboten. Eine unklare Verkehrslage besteht nur, wenn sich nicht verlässlich beurteilen lässt, was Vorausfahrende jetzt sogleich tun werden (OLG Koblenz, Urteil vom 10. Februar 2020 – 12 U 1134/19, Rn. 29, juris m.w.N.; Senat, Urteil vom 21. September 2000 – 14 U 252/99, Rn. 4, juris). Dies erfordert

konkrete Anhaltspunkte aufgrund der Verkehrssituation, etwa dem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer oder der Örtlichkeit (Senat, a.a.O.). So muss der Überholende nicht damit rechnen, dass ein in der Kolonne befindliches Fahrzeug unvermittelt nach links ausschert, solange keine besonderen Umstände hinzutreten, die für ein unmittelbar folgendes Ausscheren sprechen (OLG Koblenz, Urteil vom 10. Februar 2020 – 12 U 1134/19, Rn. 29; OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 45 f., juris; OLG München, Urteil vom 24. Februar 2017 – 10 U 4448/16, Rn. 7, juris; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 5 StVO, Rn. 34 jew. m.w.N.).

Das Landgericht hat solche Umstände darin gesehen, dass der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) vor dem Abbiegen den linken Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt hatte und zudem die Bremsleuchten der dahinter fahrenden Fahrzeuge sichtbar waren. Hierbei handelt es sich um Umstände, die grundsätzlich eine unklare Verkehrslage begründen können. Dies betrifft jedoch den typischen Fall einer unklaren Verkehrslage bei Beginn des Überholvorgangs. Vorliegend befand sich der Kläger davon abweichend bereits im weiteren Überholvorgang, als diese Umstände eintraten. Dies rechtfertigt eine abweichende Betrachtung. Es ist zwar richtig, dass das Überholen mit dem Ansetzen beginnt und erst mit dem Wiedereinordnen endet (so insbesondere die Gesetzesbegründung zu § 5 Abs. 2 StVG, zitiert nach König, a.a.O. § 5 StVO, Rn. 3). Dennoch müsste ein begonnener Überholvorgang nicht abgebrochen werden, wenn danach während des weiteren Überholvorgangs eine unklare Verkehrslage erkennbar wird. Abgesehen vom insoweit abweichenden Wortlaut des § 5 Abs. 2 StVO, der im Unterschied zu Abs. 3 an den gesamten Vorgang anknüpft („während des ganzen Überholvorgangs“), stellt auch der Abs. 2 auf den Beginn des Überholvorgangs ab: Der Überholvorgang darf nicht begonnen werden, wenn er nicht über die volle Dauer überschaubar ist. Im Folgenden kann der Abbruch des Überholens unter Umständen gefährlicher sein, als dessen Fortsetzung, insbesondere wenn ein gefahrloses Wiedereinscheren nicht möglich ist. Entsprechend betont auch die obergerichtliche Rechtsprechung, dass die Beurteilung zu Beginn des Überholvorgangs maßgeblich ist (OLG Jena, Beschluss vom 11. Juni 2003 – 1 Ss 70/02, NSTZ-RR 2004, 27, beck-online; OLG Rostock, Urteil vom 23. Februar 2007 – 8 U 39/06, BeckRS 2007, 4828, beck-online). Dies ist auch im Ergebnis sachgerecht. Wer sich sehenden Auges in eine unklare Verkehrslage begibt, nimmt eine Gefährdung für sich und andere in Kauf. Dies gilt aber nicht für denjenigen, der erlaubterweise einen Überholvorgang beginnt und erst in dessen Verlauf mit Unklarheiten konfrontiert wird.

Wer ordnungsgemäß zum Überholen angesetzt hat, darf darauf vertrauen, dass sich kein vorausfahrender Fahrzeugführer verkehrswidrig verhält und vorschriftswidrig ausschert oder nach links abbiegt (vgl. BGH, Urteil vom 23.09.1986, VI ZR 46/85, Rn. 12, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 47, juris). Ihm steht der Vorrang gegenüber den Vorausfahrenden zu. Denn von mehreren hintereinander fahrenden Fahrzeugen hat dasjenige Vortritt beim Überholen, das zuerst korrekt hierzu ansetzt (BGH a.a.O.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 47,

juris; sowie Urteil vom 08.06.2001 – 10 U 77/01, Rn. 14, juris). Nichts anderes gilt im Fall einer Fahrzeugkolonne, wonach insbesondere der Versuch, in einem Zug zwei voranfahrende Personenkraftwagen zu überholen, nicht stets eine besonders gefahrenträchtige Fahrweise darstellt, die bei einer nach § 17 StVG zu treffenden Abwägung ins Gewicht fällt (BGH, Urteil vom 23. September 1986 – VI ZR 46/85, Rn. 12):

„Denn ein in einer Kolonne an dritter Stelle fahrender Fahrer ist auch nach dem strengen Maßstab, der bei der Gefährdungshaftung des § 7 StVG an den „Idealfahrer“ zu stellen ist, nicht in jedem Fall verpflichtet, dem Vorausfahrenden den „Überholvortritt“ einzuräumen. Auch ein „Idealfahrer“ wird sich im allgemeinen darauf verlassen dürfen, dass sein Vordermann nicht seinerseits zum Überholen ausschert, ohne vorher ein Blinkzeichen gegeben zu haben. Von ihm ist allerdings zu verlangen, die konkrete Verkehrssituation auch auf andere Umstände hin zu beobachten, die es nahelegen können, dass der Vorausfahrende seinerseits überholen will. [...] Liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass der vorausfahrende Kraftfahrer gleichfalls zum Überholen ansetzen will, muss der Nachfolgende seine Überholabsicht zurückstellen. Hat der Nachfolgende allerdings in korrekter Weise zum Überholen angesetzt, dann bleibt ihm der Vorrang.“

Dies mag ggf. anders beurteilt werden können, wenn unmittelbar zu Beginn des Überholvorgangs, d.h. beim Ausscheren (bisher durch andere Fahrzeuge verdeckte) Blinkzeichen sichtbar werden (OLG Hamm, Urteil vom 23. Februar 2006 – 6 U 126/05, Rn. 18, juris – wo allerdings schon zuvor eine unklare Verkehrslage bestand). So liegt der hier zu entscheidende Sachverhalt jedoch nicht. Die von den Beklagten angeführte Entscheidung des OLG München (Urteil vom 9. April 2010 – 10 U 4406/09, Rn. 5, juris) führt zu keinem anderen Ergebnis. Dieses Urteil enthält bereits keine genauen Tatsachenangaben, so dass der Fall ebenso gelagert sein könnte, wie in der dort zitierten Entscheidung des OLG Hamm (siehe oben a.a.O.). Andernfalls stünde diese Entscheidung auch im Widerspruch zur Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, weswegen ihr nicht zu folgen wäre, und begegnete den oben angeführten sachlichen Bedenken.

Grundsätzlich ist das Überholen mehrerer Fahrzeuge, die hintereinanderfahren, statthaft und nicht verboten (OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 45, juris; OLG München, Urteil vom 24. Februar 2017 – 10 U 4448/16, Rn. 8, juris; Helle, in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 5 StVO, Stand: 19.01.2022, Rn. 54 jew. m.w.N.).

Jedoch trifft denjenigen, der bei hoher Geschwindigkeit mehrere Kraftfahrzeuge überholt, eine erhöhte Sorgfaltspflicht (OLG Frankfurt, Urteil vom 3. September 2001 – 1 U 73/00, Rn. 7; vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 56, juris), so dass ihm auch eine sogenannte „Schrecksekunde“ nicht zusteht (BGH, VM 67 25 zitiert nach König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl., § 5 StVO, Rn. 40; König, ebenda). Insoweit stellt das Überholen einer Kolonne auch einen gefahrerhöhenden Umstand dar, der zu einer Mithaftung führt (Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 16. Aufl., 173). Auch eine leichte Vermeidbarkeit des Unfalls kann berücksichtigt

werden (OLG Frankfurt, Urteil vom 3. September 2001, 1 U 73/00, Rn. 3; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 23. Februar 2006 – 6 U 126/05, Rn. 18, juris), entsprechend auch gefahrerhöhendes Verhalten während des Überholvorgangs (OLG München, Urteil vom 9. April 2010 – 10 U 4406/09, Rn. 8, juris).

Diesen besonderen Sorgfaltsanforderungen ist der Kläger nicht gerecht geworden, obgleich ihm dies durch normales Fahrverhalten möglich gewesen wäre. Insbesondere hat er sein Fahrzeug nicht verlangsamt, als der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) mit dem Abbiegen begann. Der Sachverständige B. hat unter Berücksichtigung der Einwendungen der Parteien sowohl schriftlich als auch mündlich erläutert, dass ein Abbremsen von 4 m/s² möglich gewesen und den Unfall verhindert hätte. Dabei handele es sich um ein im Verkehrsalltag regelmäßig vorkommendes normales Bremsverhalten (Seite 28 des Gutachtens vom 23.04.2020, im Aktendeckel). Im Übrigen kann für den Unfallhergang, insbesondere für das Fahrverhalten des Klägers, auf die Feststellungen des Landgerichts verwiesen werden. Zwar war das Überholen des Klägers erlaubt, jedoch mit nicht unerheblichen Risiken verbunden. Schon die Länge der Fahrzeugkolonne von 9–10 Fahrzeugen vervielfältigte die Gefahren, weil der Kläger bei seinem Überholvorgang parallel eine ganze Reihe von Fahrzeugen im Auge behalten musste, um auf Gefahrensituationen reagieren zu können. Eine rechtzeitige Reaktion war durch die erhebliche Geschwindigkeit von 100 km/h zusätzlich erschwert. Hinzu kommt, dass zwischen den Fahrzeugen lediglich ein Mindestabstand gehalten wurde. Diesen hat der Zeuge W. mit ca. 20 m grob geschätzt, ebenso der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 2) in seiner Anhörung. Der Zeuge S. hat den Abstand mit 100 m zum Lkw angegeben, wobei sich vor ihm noch 2 oder 3 weitere Fahrzeuge befunden hätten, was einen Abstand von höchstens 30 m ergibt (bei nur zwei Fahrzeugen in gleichem Abstand). Dies lässt sich mit der Aussage des Zeugen S. vereinbaren, wonach der Abstand normal gewesen sei (bezogen auf die halbe Tachoanzeige in Metern bei 60 km/h). Die geringen Abstände spiegeln sich in dem Anstoß des Klägers an dem Pkw der Zeugin B. wider.

Hierbei handelt es sich zwar um keine Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, sondern um Risiken erlaubten Fahrverhaltens, bei dem der Kläger nach § 1 Abs. 1 StVO zur ständigen Vorsicht verpflichtet war und entsprechend mit Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer rechnen musste. Diese Risiken hatte der Kläger sachgerecht abzuwägen. Insbesondere hätte dem ersten Fahrzeug nach dem Lkw eine gesteigerte Aufmerksamkeit entgegengebracht werden müssen. Für dieses war das Überholen am leichtesten, so dass zu erwägen war, ob es einen entsprechenden Überholvorgang doch noch beginnen würde oder es gerade deshalb davon absah, weil es demnächst abzubiegen beabsichtigte. Dies alles wiegt zwar nicht so schwer wie ein Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO, führt jedoch dennoch zu einer (wenn auch geringeren) Erhöhung der Betriebsgefahr. Die Sichtbehinderung durch den Lkw hat sich hingegen nicht ausgewirkt. Der Vergleich mit einem Verstoß gegen die Richtgeschwindigkeit ist aufgrund der Kodifizierung in der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V vom 21.11.1978)

nicht überzeugend. Für das Überholen von Fahrzeugkolonnen gibt es keine vergleichbare Verordnung. Maßgeblich ist vielmehr der – auch und gerade auf Autobahnen geltende – Grundsatz, dass derjenige, der bereits ausgeschert ist, darauf vertrauen darf, dass ihm sein Vorrecht gewährt wird.

(4) Die Abwägung der jeweiligen Verursachungsbeiträge führt im vorliegenden Fall zu einer Haftung mit einer Quote von 75 Prozent bei einem Mitverursachungsanteil des Klägers von 25 Prozent.

Dabei ist auf beiden Seiten die allgemeine Betriebsgefahr der Fahrzeuge zu berücksichtigen, wovon auch das Landgericht zutreffend ausgegangen ist. Die Betriebsgefahr auf Seiten des Klägers tritt nicht vollständig zurück, weil er bei dem von ihm begonnenen risikobehafteten Überholmanöver keine besondere Vorsicht hat walten lassen, sondern auf die erkennbare Abbiegeabsicht nicht angemessen reagiert hat. Dieses Verhalten hat sich auch in dem Unfall ausgewirkt. Dass den Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) ein überwiegendes Verschulden trifft, ist innerhalb der Haftungsquote zu berücksichtigen, schließt die Bildung einer Quote vorliegend jedoch nicht aus. Ein gleicher oder gar überwiegender Haftungsanteil des Klägers käme nur bei einem Verschulden, insbesondere einer unklaren Verkehrslage in Betracht, wovon vorliegend jedoch nicht auszugehen ist (vgl. für diese hier nicht einschlägigen Fälle der überwiegenden Haftung des Überholenden: Senat, Urteil vom 21. September 2000 – 14 U 252/99, juris; OLG München, Urteil vom 9. April 2010 – 10 U 4406/09, Rn. 8, juris; Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, 27. Aufl. 2022, StVO § 5 Rn. 69; Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 16. Aufl., Rd. 161; für eine Haftungsteilung: OLG Karlsruhe, NZV 1999, 166, 167 sowie ferner OLG Saarbrücken, Urteil vom 16. Oktober 2014 – 4 U 145/13, Rn. 113, 119 und OLG Frankfurt, Urteil vom 3. September 2001 – 1 U 73/00, Rn. 3, juris).

Demgegenüber kann eine überwiegende (alleinige) Haftung des Linksabbiegers angenommen werden, wenn es sich um ein zulässiges und verkehrsgerechtes Überholen handelt (keine unklare Verkehrslage) und der Linksabbieger gegen seine (doppelte) Rückschaupflicht verstoßen hat (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 10. Februar 2020 – 12 U 1134/19, Rn. 22 ff., juris; Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, 27. Aufl. 2022, StVO § 5 Rn. 69a; Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 16. Aufl., Rd. 168, 170, 171, 173 m.w.N.). Dies ist aber nicht zwingend, sondern von den Umständen des Einzelfalles abhängig.

Auch wenn das Überholen einer Kolonne nicht unzulässig war, hätte zumindest ein Idealfahrer dies angesichts der damit verbundenen abstrakten Selbst- und Fremdgefährdung unterlassen (OLG München, Urteil vom 24. Februar 2017 – 10 U 4448/16, Rn. 9, juris). Im Übrigen wirkt sich (wie bereits ausgeführt) auch beim Überholen einer Kolonne die generelle, objektive Gefährlichkeit des Überholens mit beträchtlicher Geschwindigkeit betriebsgefahrerhöhend aus (OLG Karlsruhe, Urteil vom 10. September 2018 – 1 U 155/17, Rn. 56, juris). Eine Alleinhaftung der Beklagten kann auch nicht auf die von dem Kläger angeführte Entscheidung des OLG Saarbrücken gestützt werden, wonach wegen der besonderen Sorgfaltspflichten beim Abbiegen derjenige allein hafte, der verkehrswidrig

links abbiege und dabei mit einem ihn ordnungsgemäß überholenden Kraftfahrzeug zusammenstößt (OLG Saarbrücken, Beschluss vom 12. März 2015 – 4 U 187/13, Rn. 51, juris). Dort wurde nur ein Fahrzeug überholt, keine Kolonne, und das Abbiegen war ohne Rückschau und Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers überraschend (a.a.O. Rn. 36 ff.). Vorliegend hat der Kläger ein gefährlicheres Fahrmanöver vorgenommen, bei dem es (wenn auch erst während des Überholvorgangs) konkrete Hinweise auf ein Abbiegen gab, worauf der Kläger auch rechtzeitig hätte reagieren können. Entsprechendes gilt für die vom OLG Saarbrücken (a.a.O.) angeführte Entscheidung des Kammergerichts, in der der Beklagte erst links abbog, als sich der Überholende bereits neben ihm befand (KG Berlin, Beschluss vom 12. Juli 2010 – 12 U 177/09, Rn. 19 ff, juris).

cc) Aufgrund der vorstehenden Abwägung kann der Kläger von der Beklagten zu 1) Ersatz der ihm entstandenen Schäden gem. § 249 ff. BGB verlangen.

(1) Dies sind zunächst materielle Schäden in Höhe von weiteren 14.598,78 €.

(a) Der Kläger kann zunächst die unstreitigen Positionen gemäß den Abrechnungsschreiben der Beklagten zu 2) vom 02.11.2015, 24.03.2014 und 15.05.2017 sowie 03.08.2017 ersetzt verlangen. Dem sind die Beklagten nicht entgegengetreten. Vielmehr hat die Beklagte zu 2) in der Sache geprüft und erstattet. Entsprechend stellen die Regulierungsschreiben auch ein Anerkenntnis der Beklagten zu 2) dar. Auf den Hinweisbeschluss des Senats vom 22.02.2021 hat der Kläger mit Schriftsatz vom 07.03.2022 die in Bezug genommenen Schreiben einschließlich Quittungen zur weiteren Konkretisierung vorgelegt (Hefter, Anlagen zum Schriftsatz vom 07.03.2022, Bl. 462 ff. d.A., im Aktendeckel). An der Berechtigung der unstreitigen Positionen bestehen insoweit keine Zweifel.

Es handelt sich um folgende Positionen:

(aa)

Schreiben vom 02.11.2015 (Anlage K2)	anerkannt
Abschleppkosten	171,36 €
Sachschäden an Brille und Bekleidung	500,00 €
Zuzahlungskosten Orthese	10,00 €
Weitere von der Beklagten geprüfte und bezahlte Zuzahlungen gemäß Schreiben der Beklagten vom 06.11.2014 (Anlage 2)	125,00 €
Weitere Zuzahlungen gemäß Schreiben der Beklagten vom 17.11.2014 (Anlage 3)	53,28 €
Zahlung gemäß Schreiben des Klägers vom 20.03.2015 (Anlage 4)	3.133,97 €
Summe	3.993,61 €

(bb)

Schreiben vom 24.03.2016 (Anlage K3)	anerkannt
Verdienstausfall (10.07.2014 bis 24.05.2015)	7.949,62 €
Zuzahlung Heilbehandlungskosten	811,12 €
Fahrtkosten	122,75 €
Summe	8.883,49 €

(cc) Hinzu kommen gem. Schreiben vom 15.05.2017 (Anlage K7) anerkannte weitere materielle Schäden gemäß Schreiben des Klägers vom 11.04.2017 (Anlage 5) in Höhe von 186,70 €. Der dort aufgeführte Haushaltsführungsschaden ist von dem Kläger nicht zum Gegenstand des Rechtsstreits gemacht und seiner Schadensberechnung auch nicht zugrunde gelegt worden.

(dd)

Schreiben der Beklagten vom 03.08.2017 (Anlage K 11)	anerkannt
Umrüstung neues Kraftfahrzeug mit Drehknopf am Lenkrad (3.718,69 €) sowie Medikamente und Fahrtkosten (Anlage 7)	4.291,31 €

(ee) Die Summe der vorgenannten vier Positionen beträgt 17.355,11 € (3.993,61 + 8.883,49 + 186,70 + 4.291,31). Hiervon kann der Kläger 75% verlangen, mithin 13.016,33 €. Hierauf hat die Beklagte 8.677,56 € geleistet. Es verbleibt eine Differenz zugunsten des Klägers von 4.338,78 €.

(b) Soweit das Landgericht dem Kläger die Kosten für ein Liegendfahrrad und einen Aufsatzrasenmäher zugesprochen hat, sieht sich der Senat nicht zu einer anderen Bewertung veranlasst. Der Kläger hat eine ärztliche Bescheinigung beibringen können, wonach ein solches Fahrrad für ihn (auch therapeutisch) erforderlich ist, und der Rasenmäher ist zum Erhalt des von dem Kläger bewohnten Hausgrundstücks notwendig. Konkrete Einwendungen werden in der Berufungsinstanz nicht erhoben, so dass im Übrigen auf die Ausführungen des Landgerichts im angefochtenen Urteil (dort Seite 21 ff.) verwiesen werden kann. Von den unbestrittenen Kosten in Höhe von 9.280,00 € (Fahrrad) und 4.400 € (Rasenmäher), mithin 13.680 € kann der Kläger 75% verlangen, mithin 10.260,00 €. Zahlungen haben die Beklagten insoweit nicht geleistet.

(c) Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Kosten für zwei elektrische Markisen. Der Senat schließt sich auch insoweit den überzeugenden Ausführungen des Landgerichts an. Obwohl die Beklagten die Erforderlichkeit bestritten haben, hat der Kläger hierzu nicht die von ihm für diesen Fall angekündigten Unterlagen vorgelegt. Er hat lediglich mit Schriftsatz vom 10.04.2018 auf ein Lichtbild der Markise verwiesen, wonach nachvollziehbar und verständlich sein sollte, dass er nicht in der Lage sei, eine Markise dieser Größe mit einer Handkurbel zu bedienen, ebenso wenig wie seine Ehefrau, die er insoweit als Zeugin benennt. Auch nach der erstinstanzlichen Beweisaufnahme ist nicht ersichtlich, dass die Markisen, die offenbar im gemeinsamen Eigentum der Eheleute stehen, nicht mehr genutzt werden können. Schon nach dem ursprünglichen Sachvortrag ist nicht plausibel, weshalb eine eingeschränkte Rückenbeweglichkeit der Ehefrau es unmöglich machen soll, die Handkurbel zu bedienen. Letztlich hat die Zeugin in der mündlichen Verhandlung vom 27.07.2018 im Gegenteil bekundet, dass sie nach dem Unfall die Markisen bediene. Hinsichtlich der Möglichkeiten des Klägers ergibt sich aus der Aussage nichts, außer dass einiges an Kraft aufgewendet werden müsse (Bl. 151 d.A.). Dies genügt nicht, um am Maßstab des § 286 ZPO zu einer vollen richterlichen Überzeugungsbildung zu gelangen.

Eine solche Überzeugungsbildung gelingt auch nicht hinsichtlich der Erforderlichkeit des Austausches der Markisen. Das Foto (Anlage 1 zur Replik vom 10.04.2018) zeigt die vorhandene Markise mit typischer Handkurbel (Bl. 116, 131 d. A.). Soweit der Kläger an dieser Stelle ein Sachverständigengutachten für die fehlende Nachrüstmöglichkeit anbietet, bedarf es dieses Beweises nicht. Es handelt sich ersichtlich um ein bekanntes Standardprinzip, bei dem die Kurbel (regelmäßig mit Haken und Öse) an der eigentlichen Markise befestigt ist und die Drehbewegung der Kurbel auf den Abrollmechanismus umgesetzt wird. Die Drehbewegung, die bei der Kurbel normalerweise händisch erfolgt, kann problemlos auch durch einen Motor erzeugt werden. Hierbei handelt es sich um offenkundige Tatsachen, die nach § 291 ZPO keines Beweises bedürfen. Im Fachhandel gibt es, was allgemein bekannt ist, auch elektrisch unterstützte preisgünstige Kurbeln.

(d) Ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten besteht nicht.

Diese sind nach dem unstreitigen neuen Vortrag in der Berufungsinstanz von der Rechtsschutzversicherung bezahlt worden. Die Beklagten haben in der Berufungserwidern die Aktivlegitimation bestritten. Der Kläger hat eine Bescheinigung der Rechtsschutzversicherung, diese Kosten im eigenen Namen geltend machen zu dürfen, nicht vorgelegt, sondern nur vorgetragen, dass er dies in erster Instanz getan hätte, wenn das Landgericht ihn darauf hingewiesen hätte. Bei einer Zahlung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten durch den Rechtsschutzversicherer geht der Anspruch gemäß § 86 VVG auf diesen im Wege der *cessio legis* über. Eines gerichtlichen Hinweises bedurfte es aufgrund des eindeutigen Hinweises durch die gegnerischen Prozessbevollmächtigten nicht (so auch: OLG Hamm, Beschluss vom 28. Mai 2019 – I-7 U 85/18, Rn. 45, juris); außerdem handelt es sich nur um eine Nebenforderung (§ 139 Abs. 2 S. 1 ZPO).

b) Der Kläger hat Anspruch auf ein angemessenes Schmerzensgeld in Höhe von weiteren 20.000 € gem. § 823 Abs. 1, § 253 Abs. 2 BGB, § 7 Abs. 1, § 11 Satz 2 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG.

aa) Eine Körperverletzung und Gesundheitsschädigung liegen nach dem unstreitigen Parteivortrag vor. Insoweit kann auf das Urteil des Landgerichts verwiesen werden.

bb) Der Maßstab für die billige Entschädigung i.S.v. § 11 Satz 2 StVG, § 253 Abs. 2 BGB muss unter Berücksichtigung ihrer Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion für jeden einzelnen Fall durch Würdigung und Wägung aller ihn prägenden Umstände neu gewonnen werden; das auf diese Weise gewonnene Ergebnis ist anschließend im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz anhand von in sog. Schmerzensgeldtabellen erfassten Vergleichsfällen zu überprüfen, wobei aber die dort ausgewiesenen Beträge schon wegen der meist nur begrenzt vergleichbaren Verletzungsbilder nicht schematisch übernommen werden dürfen. 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. Die Schwere dieser Belastungen wird vor allem durch die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen bestimmt; besonderes Gewicht kommt etwaigen Dauerfolgen der Verletzungen zu (Senat, Urteil vom 4. November 2020 – 14 U 81/20 –, Rn. 12, juris; vgl. OLG Saarbrücken, Urteil vom 27.02.2007 – 4 U 470/06, BeckRS 2008, 01338, beck-online). Zu beachten sind weiter die persönlichen Lebensumstände des Verletzten und die darin fortwirkenden Unfallfolgen. Erhöhend wirken sich u.a. die Auswirkungen für eine Berufstätigkeit, insbesondere deren Aufgabe aus, sowie Nachteile in der Freizeitgestaltung, Mitverschulden, Mitverursachung sowie eine mitwirkende Betriebsgefahr sind mindernd zu berücksichtigen (OLG Saarbrücken a.a.O.).

cc) Diese Umstände hat das Landgericht im Wesentlichen zutreffend berücksichtigt, insbesondere die Verletzungsfolgen, wie sie sich aus dem Tatbestand des angefochtenen Urteils ergeben, einschließlich der Folgen für das Erwerbsleben des Klägers. Zu ergänzen ist, dass der Kläger am 30.03.1968 geboren und Rechtshänder ist. Seit dem Unfall ist er auf ständige Schmerzmitteleinnahme angewiesen, was mit Nebenwirkungen wie Müdigkeit und gesteigerter Reizbarkeit einhergeht. Zwar hat der Kläger den Behandlungsverlauf seit dem Unfall nicht im Einzelnen vorgetragen, dieser ergibt sich aber aus den eingereichten medizinischen Unterlagen hinreichend. Zudem ist zwischen den Parteien unstrittig, dass der Kläger lebensgefährlich verletzt ins Krankenhaus eingeliefert wurde, dort längere Zeit behandelt wurde und sich daran mehrere mehrwöchige Rehabilitationsmaßnahmen anschlossen sowie Folgeoperationen zur Wiederherstellung der Beweglichkeit des Armes, die jedoch erfolglos blieben. Die Berücksichtigung dieser Umstände führt jedoch im Ergebnis zu keiner anderen Bewertung der Schmerzensgeldhöhe. Bei einem lebensgefährlichen Motorradunfall, einschließlich der Lähmung eines Armes, sind umfangreiche Krankenhausaufenthalte, Behandlungen und Rehabilitationsmaßnahmen typische Folgen, und es ist auch von erheblichen Beeinträchtigungen des psychischen Wohlbefindens auszugehen. Die vom Kläger vorgetragene Beeinträchtigung durch Schmerzen und psychische Belastung, die auch mit der Einnahme von Psychopharmaka einhergehen, sind dabei schmerzensgelderhöhend zu berücksichtigen. Sie erreichen aber kein schweres Krankheitsbild, wie etwa eine Depression oder posttraumatische Belastungsstörung, die beim Kläger unstrittig nicht vorliegen, was auch die ärztlichen Berichte bestätigen. Auch unter Berücksichtigung dieser Umstände liegt das vom Landgericht angenommene Schmerzensgeld noch in einem angemessenen Bereich. Dies zeigt insbesondere der Vergleich mit Schmerzensgeldbeträgen, die von der Rechtsprechung in anderen Fällen zuerkannt wurden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung absehbarer künftiger Entwicklungen.

In erster Instanz hat der Kläger ausdrücklich darauf hingewiesen, dass er nicht an einer Depression oder einer posttraumatischen Belastungsstörung leide. Darüber hinaus hat er die Beeinträchtigungen einer Verminderung seines Konzentrationsvermögens aufgrund ablenkender Schmerzen sowie ständiger Müdigkeit als Nebenwirkung von Schmerzmitteln

angeführt und leichtere Reizbarkeit wegen der Schmerzbelastung, was zu beruflichen Beeinträchtigungen führe (Schriftsatz vom 10.04.2008, Bl. 111 ff. d.A.). All dies hat der Senat als schmerzensgelderhöhend berücksichtigt. Seine Mitverantwortung an dem Unfall war hingegen anspruchsmindernd zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich allerdings lediglich um eine gesteigerte Betriebsgefahr, die sich nicht in gleicher Weise wie ein Verschulden in der Gesamtabwägung niederschlägt. Dennoch kann berücksichtigt werden, dass der Kläger sich mit seinem Überholmanöver bewusst Gefahren ausgesetzt hat, die sich in seinen Verletzungen niedergeschlagen haben.

Das Landgericht hat zutreffend angenommen, dass der Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes vorliegend in der Gesamtabwägung keine entscheidende Bedeutung zukommt. Das Schmerzensgeld soll neben seiner Ausgleichsfunktion zugleich dem Gedanken Rechnung tragen, dass der Schädiger dem Geschädigten für das, was er ihm angetan hat, Genugtuung schuldet (BGH, Beschluss vom 16. September 2016, Rn. 48, juris mit zahlreichen Nachweisen; vgl. Senat, Urteil vom 19. Februar 2020 – 14 U 69/19, Rn. 53, juris). Allerdings steht der Entschädigungs- oder Ausgleichsgedanke im Vordergrund. Besondere Bedeutung erlangt die Genugtuungsfunktion hingegen bei bestimmten Gruppen von immateriellen Schäden, insbesondere bei vorsätzlichen Taten oder wenn der Geschädigte ausnahmsweise so gut gestellt ist, dass bei ihm durch keinerlei Geldbeträge ein Ausgleich für einen immateriellen Schaden herbeigeführt werden kann (BGH a.a.O. m.w.N.; vgl. Grüneberg, in: Grüneberg, 81. Aufl., § 253, Rn. 4 m.w.N.). Solche oder vergleichbare Umstände liegen hier jedoch nicht vor. Insbesondere hat der Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1) lediglich aufgrund von Fahrlässigkeit einen typischen Verkehrsverstoß begangen, wobei auch sein eigenes Fahrzeug einen Totalschaden erlitt. Eine spürbare Erhöhung des Schmerzensgeldes kommt unter diesen Umständen, insbesondere nur einfacher Fahrlässigkeit, nicht in Betracht.

dd) Das vom Kläger geforderte Schmerzensgeld von mindestens 100.000,00 € übersteigt den angemessenen Rahmen auch unter Berücksichtigung vergleichbarer Entscheidungen. (1) Der Kläger beruft sich auf die Entscheidung des OLG Köln (Urteil vom 7. Dezember 2010 – 4 U 9/09, juris). Das OLG hat im dortigen Fall jedoch lediglich 65.000,00 € zugesprochen (a.a.O., Rn. 44). Wesentliche Unfallfolgen waren dort eine posttraumatische Belastungsstörung sowie Morbus Sudeck (Lähmung des linken Arms bei gleichzeitigen ständigen starken Schmerzen; a.a.O. Rn. 30 ff). Zudem war schmerzensgelderhöhend zu berücksichtigen, dass Leistungen über 8 Jahre mit dem grundlosen Vorwurf vorenthalten wurden, der Kläger hätte sich die Verletzungen absichtlich zugefügt (a.a.O., Rn. 45 d.A.). Vorliegend hat der Kläger weder eine posttraumatische Belastungsstörung erlitten, noch gibt es besondere Umstände im Regulierungsverhalten der Beklagten zu 2), die zumindest teilweise die Schäden (einer vertretbaren Rechtsauffassung folgend) beglichen hat. Zwar leidet auch der Kläger unter zum Teil starken Schmerzen, was nach den von ihm selbst zuletzt beigebrachten ärztlichen Bescheinigungen jedoch nicht ständig der Fall ist. Hiernach sind die Schmerzen für den Kläger „erträglich“ gemäß ärztlicher Bescheinigung

des Privatdozenten Dr. L. vom 27.08.2018 (Bl. 185 d.A.) bzw. „auf ein hantierbares Maß gebracht“ gemäß ärztlichem Attest des Allgemeinmediziners Dr. R. vom 09.08.2018 (Bl. 186 d.A.). Der Bericht aus dem Universitätsklinikum S. 17.01.2018 spricht von einer „erfreulichen“ Schmerzintensitätsreduktion“ (Bl. 187 f. d. A.).

(2) Das Landgericht Kempten hat mit Urteil vom 21.06.1989, Az. 2 O 753/89 (Hacks/Wellner/Häcker, Schmerzensgeldbeträge, 40. Aufl. 2020, lfd. Nummer 33.1699) für ein Polytrauma mit einer Unterarmfraktur mit Armplexusläsion, diversen Brüchen, Thoraxkontrusion, Milzruptur, Platzwunden und Zahnbeschädigung ein Schmerzensgeld von 80.000 DM (rd. 40.000 €) zuerkannt. Bei einer Indexanpassung auf das Jahr 2022 errechnet sich ein Wert von 71.075,00 € (a.a.O.). Im vorliegenden Fall ist das Schmerzensgeld etwas geringer zu bemessen, da der dortige Fall den erst 20-jährigen Kläger mit einer Berufsunfähigkeit von 100% und 80% Erwerbsminderung schwerer getroffen hat als den älteren Kläger, der zumindest noch in einem Teilbereich seiner bisherigen Tätigkeit (Fachkraft für Arbeitssicherheit) tätig sein kann.

(3) Die Beklagten verweisen im Grundsatz zutreffend auf die Entscheidung des LG Rostock, 23.01.2004 – 2 O 6/03 (a.a.O. Lfd. Nummer: 40.1413):

Verletzung	Armplexusparese links, Schädelhirntrauma II. Grades, zweitgradig offener Oberschenkelbruch links und erstgradig offener Schienbeinbruch links, Riss- und Quetschwunden im Kopfbereich
Dauer und Umfang der Behandlung	Mehrere stationäre Aufenthalte mit zahlreichen Operationen
Person des Verletzten	Konstruktionsmechaniker-Lehrling
Dauerschaden	MdE: 80%
Besondere Umstände, die für die Entscheidungen maßgebend waren	Das Gericht sieht es ausgehend von den erheblichen Verletzungen des Klägers, der langen Behandlungsdauer, dem Funktionsverlust des linken Armes und den zahlreichen Narben am Körper des Klägers, insbesondere auch den Narben im Gesicht und der Wesensveränderung des Klägers (zunehmende Aggressivität) als angemessen an, dass der Kläger ein Schmerzensgeld von insgesamt 65.000 € erhält. Die begehrte Schmerzensgeldrente wird als unbegründet abgelehnt
Betrag	65.000,00 € + immat. Vorbehalt
Indexanpassung (2022) 20.03.2015 (Anlage 4)	84.423,00 €

Auch unter Berücksichtigung der Indexanpassung bleibt dieser Betrag hinter den Vorstellungen des Klägers zurück. Dabei ist der dort genannte Fall schwerwiegender, insbesondere aufgrund des anzunehmenden geringen Alters des Verletzten (Lehrling), der in jungen Jahren nicht nur den Funktionsverlust des Armes, sondern auch die Beeinträchtigung seines Erscheinungsbildes (Narben auch im Gesicht) erlitt und eine weitaus stärkere „psychische“ Beeinträchtigung in Form einer Wesensveränderung (gesteigerte Aggressivität). Dies kann nicht mit der Situation des hiesigen Klägers verglichen werden, dem gerade nicht bereits in jungen Jahren sein gesamt Lebensweg versperrt worden ist und dem folglich

auch nur ein erheblich geringeres Schmerzensgeld zugesprochen werden kann. Dabei wird nicht verkannt, dass auch der Kläger zahlreiche Narben davongetragen hat und eine gesteigerte Reizbarkeit als Unfallfolge angenommen werden kann (so etwa Gutachten der BG, Anlage B1 bis B3). Der Umfang bleibt jedoch jeweils deutlich hinter dem Vergleichsfall zurück.

(4) Gleiches gilt, wenn man die Entscheidung des OLG Stuttgart (vom 13. Juni 1993 – 6 U 49/93, a.a.O., lfd. Nr.: 35.1528) heranzieht, insbesondere unter Verweis auf die dort genannten maßgeblichen Umstände:

Verletzung	Fraktur des zweiten HWK; Oberarmschafffraktur rechts mit Zerreißung des Nervus radialis, insbesondere einen Intimaeinriß der rechten Oberarmarterie; Armnervenplexusschädigung mit Wurzelaustrissen rechts
Verletzte Person	15-jähr. Schülerin, z.Z. des Urteils 26 Jahre
Dauerschaden	Fast vollständige Lähmung des rechten Arms, vollständige Lähmung im Handgelenk und der kleinen Handmuskeln rechts. Klägerin kann mit dieser Hand keine Gegenstände greifen und tragen. Narben im Bereich der Unterschenkel, des rechten Oberkörpers und des Brustkorbs
Besondere Umstände, die für die Entscheidungen maßgebend waren	Schweres Verschulden des Schädigers. Klägerin musste eine völlige Umstellung ihrer Lebensplanung vornehmen (u.a. Umorientierung im beruflichen Bereich). Sie muss auch als Ehefrau und derzeit werdende Mutter mit erheblichen Beeinträchtigungen fertig werden. Umgang mit einem Kind wird durch den weitgehenden Wegfall der Funktion des rechten Arms erheblich erschwert und stellt auch eine psychische Beeinträchtigung dar. Täglich krankengymnastische Behandlungen und Übungen von je 1 ½ Stunden. Klägerin muss sich zur Entfernung der Metallplatte im Oberarm noch eines operativen Eingriffs unterziehen. Bestrafung des Schädigers ist nicht schmerzensgeldmindernd
Betrag	110.000,00 DM (55.000,00 €)
Indexanpassung (2022)	82.994,00 €

Hierbei gelten die Ausführungen zum vorigen Vergleichsfall entsprechend. Zu der weit stärkeren Alltagserschwerung in sehr jungen Jahren kommt dort noch ein täglicher aufwendiger Behandlungsbedarf. Solche Folgen treffen den hiesigen Kläger nicht.

(5) Mit Einschränkungen folgt Ähnliches aus der Entscheidung des OLG Frankfurt (a.a.O., Ifd. Nr. 40.3):

Verletzung	Totale Oberarmamputation rechts; Dünndarmperforation; Rückenfrakturen
Dauer und Umfang der Behandlung/ Arbeitsunfähigkeit/ Minderung der Erwerbsfähigkeit	Über 4 Monate stationär; 5 Operationen; immer noch arbeitsunfähig
Person des Verletzten	52-jähr. Rentner
Dauerschaden	Vermutlich MdE: 100%
Besondere Umstände, die für die Entscheidungen maßgebend waren	Beim Kläger hat sich ein ausgeprägtes depressives Syndrom entwickelt. Darüber hinaus ist er gezwungen, andauernd Medikamente zu nehmen, um die Phantomschmerzen halbwegs erträglich zu gestalten. Der Senat, im Berufungsverfahren vor dem OLG München, wies darauf hin, dass es gerade die psychischen Folgen gebieten, hier vom Normalfall abzuweichen. Der Senat hält ein Schmerzensgeld von DM 120000 (60000 €) für angemessen. Daraufhin wurde ein entsprechender Vergleich geschlossen
Betrag	120.000,00 DM (60000,00 €)
Indexanpassung (2022)	87.164,00 €

Zwar gebietet hier das Alter keine grundsätzlich andere Sichtweise, wohl aber der Umstand, dass, anders als beim Kläger, ein ausgeprägtes depressives Syndrom festgestellt werden konnte, welches ein besonders hohes Schmerzensgeld rechtfertigte. Neben der sichtbaren Entstellung durch die Amputation war dort auch eine größere Schmerzproblematik zu berücksichtigen, da die Einstellung mit Medikamenten offenbar nicht so gelungen ist wie im Fall des Klägers, sowie eine voraussichtliche Erwerbsminderung von 100%.

ee) Insgesamt ist vorliegend ein Schmerzensgeld von 55.000,00 Euro angemessen, aber auch ausreichend. Dabei folgt der Senat der Ansicht des Landgerichts, dass ohne ein Mitverschulden ein Betrag von etwa 70.000,00 € anzusetzen wäre. In der Gesamtabwägung rechtfertigt sich zur Überzeugung des Senats eine „Kürzung“ auf 55.000,00 €, wobei zwar eine Berücksichtigung des Mithaftungsanteils, jedoch gerade keine der Quote entsprechende Kürzung stattzufinden hat. Es handelt sich nicht um eine rein mathematische Berechnung, sondern eine Abwägung mit den übrigen Umständen.

Auf das angemessene Schmerzensgeld von 55.000 € haben die Beklagten 35.000 € bezahlt, so dass zugunsten des Klägers eine Differenz von 20.000 € verbleibt.

ee) Die Zahlung einer Schmerzensgeldrente hat das Landgericht mit zutreffender Begründung verneint. Dies entspricht auch der Rechtsprechung des Senats. Eine Schmerzensgeldrente kommt neben einem kapitalisierten Schmerzensgeld nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nur ausnahmsweise bei lebenslangen, schweren Dauerschäden in Betracht, die der Verletzte immer wieder schmerzlich empfindet (Senat, Urteil vom 1. Juni 2016 – 14 U 74/15, Rn. 49, juris; Grüneberg, in: Grüneberg, 81. Aufl., § 253, Rn. 21 jew. m.w.N.). Neben den vom Landgericht genannten Beispielen kommt als weiteres Beispiel die schwere lebenslange Beschränkung der Erlebenssphäre (z.B. eines 15-jährigen Mädchens bei zahl-

reichen weiteren Dauerfolgen) infolge des Verlustes des Geruchs- und Geschmackssinns in Betracht (BGH, Urteil vom 8. Juni 1976 – VI ZR 216/74, Rn. 15, juris). Dies kann mit der Situation des Klägers nicht verglichen werden. Letztlich müssen die Entschädigungsleistungen auch insgesamt zueinander in ein angemessenes Verhältnis gebracht werden (BGH a.a.O., Rn. 16; vgl. Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 12. August 1999 – I U 1622/98, Rn. 15, juris; Grüneberg a.a.O.). Insoweit werden die Verletzungsfolgen mit dem Schmerzensgeld von 55.000,00 € bereits ausreichend und angemessen ausgeglichen.

2. Das Urteil ist auch hinsichtlich der Ablehnung des Feststellungsantrages abzuändern.

a) Bereits hinsichtlich der Quote bedarf das Urteil der Korrektur durch das Berufungsgericht. Zudem hat das Landgericht übersehen, dass das Teilanerkennnisurteil vom 12.04.2018 nur materielle Schäden betrifft, der Kläger jedoch auch die Feststellung immaterieller Schäden beantragt hat. Die Klage hätte somit nicht mit der Begründung abgewiesen werden dürfen, dass über das Teilanerkennnisurteil hinaus keine Ansprüche bestünden.

b) Die Beklagten haben bereits anerkannt, dass sie verpflichtet sind, dem Kläger sämtlichen weiteren materiellen Schaden aus dem Verkehrsunfall zu ersetzen.

Sie haben entsprechend nicht bestritten, dass nicht absehbar ist, ob und inwieweit sich die gesundheitliche Konstitution des Klägers noch verändern, insbesondere verschlechtern wird. Unstreitig kommen weitere Beeinträchtigungen durch zukünftige Operationen und die Auswirkungen der Schmerzmedikation in Betracht.

c) Bei dieser Sachlage ist ein Feststellungsinteresse auch hinsichtlich immaterieller Schäden zu bejahen, weil ein Grund bestehen kann, mit dem Eintritt von Spätschäden wenigstens zu rechnen (BGH, Beschluss vom 9. Januar 2007 – VI ZR 133/06, Rn. 11 m.w.N.). Eine Klage auf Feststellung der Ersatzverpflichtung für künftige immaterielle Schäden scheidet hingegen aus, wenn ausschließlich voraussehbare Schädigungsfolgen in Betracht kommen, die von der Zubilligung des Schmerzensgelds umfasst wären (BGH a.a.O., Rn. 12). Hiervon kann vorliegend nicht ausgegangen werden, weil die ungewissen zukünftigen Behandlungen, wie weitere Operationen und Schmerzbehandlungen, auch zukünftige immaterielle Beeinträchtigungen aufgrund organischer Operationsfolgen möglich erscheinen lassen (vgl. BGH a.a.O.). Ungewiss sind auch die weiteren physischen und psychischen Beeinträchtigungen durch den Schmerzmittelkonsum, die nach jetzigem Stand gerade noch nicht zu einer wesentlichen Erhöhung des Schmerzensgeldes geführt haben (siehe oben). Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass alle vorhersehbaren Spätschäden, mit denen gerechnet werden konnte, bereits bei der Bemessung des Schmerzensgeldes zu berücksichtigen sind (Grundsatz der Einheitlichkeit des Schmerzensgeldes; vgl. BGH, Urteil vom 15. Februar 2022 – VI ZR 937/20, Rn. 13 m.w.N.).

3. Die Beklagte zu 2) haftet entsprechend dem soeben Ausgeführten für die entstandenen Schäden aus §§ 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG, 1 PflVG, 7 Abs. 1 StVG.

4. Die gesamtschuldnerische Haftung ergibt sich aus § 115 Abs. 1 Satz 4 VVG.

5. Zinsen können wie beantragt ab Rechtshängigkeit gem. § 291 BGB verlangt werden. Rechtshängigkeit trat einen Tag nach Zustellung der Klageschrift ein (§§ 253 Abs. 1, 261 Abs. 1 ZPO, § 187 Abs. 1 BGB; vgl. BGH, Urteil vom 10.10.2017 – XI ZR 555/16, BeckRS 2017, 131350). Die Zustellung erfolgte gemäß Postzustellungsurkunden jeweils am 10.01.2018.

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 ZPO. Zutreffend hat bereits das Landgericht seine Kostenentscheidung ohne Berücksichtigung eines sofortigen Anerkenntnisses, sondern gemäß § 92 ZPO nach dem jeweiligen Obsiegen bzw. Unterliegen getroffen. Bei einem Teilanerkennnis findet keine Teilkostenentscheidung statt (Herget, in: Zöller, Zivilprozessordnung, 34. Aufl. 2022, § 93 ZPO, Rn. 6.40). Der maßgebliche Streitwert beträgt 112.642,57 € (§ 62 GKG), wobei neben dem Zahlungsantrag von 25.842,57 € das begehrte weitere Schmerzensgeld von 65.000 € (§ 3 ZPO) und die Schmerzensgeldrente nach § 9 ZPO mit 16.800,00 € (400 € x 12 x 3,5) anzusetzen waren. Der Feststellungsantrag wird vom Senat abweichend vom Landgericht mit 5.000,00 € be-

wertet, da für Folgeschäden eine größere Wahrscheinlichkeit besteht (§ 3 ZPO).

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

IV. Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und der Senat nicht von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes oder eines anderen Oberlandesgerichts abweicht, so dass auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung keine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordern, § 543 ZPO. Die Entscheidung des Senats steht nicht im Widerspruch zu der erörterten obergerichtlichen Rechtsprechung. Im Übrigen erfolgt die Quotenbildung ebenso wie die Bemessung des Schmerzensgeldes nach den konkreten Umständen des vorliegenden Einzelfalles.

V. Die Entscheidung über den Streitwert beruht auf § 47 Abs. 1 GKG unter Berücksichtigung der Ausführungen in der Kostenentscheidung.

BAYOBLG BESCHLUSS VOM 16.05.2022 – 201 OBOWI 475/22

Amtliche Leitsätze:

1. Will der Tatrichter dienstliches Wissen, das er außerhalb der Hauptverhandlung erlangt hat, zum Gegenstand seiner Entscheidungsfindung machen, so muss er die Verfahrensbeteiligten in der Hauptverhandlung darauf hinweisen, dass sie der Entscheidung als gerichtskundig zugrunde gelegt werden könnten (Anschl. u.a. an BGH, Beschluss vom 24.09.2015 – 2 StR 126/15 = NStZ 2016, 123).

2. Auf den Einzelfall bezogene Wahrnehmungen des erkennenden Richters aus einer früheren Hauptverhandlung über Tatsachen, die unmittelbar für Merkmale des äußeren oder inneren Tatbestandes erheblich oder mittelbar für die Überführung des Betroffenen von wesentlicher Bedeutung sind (hier: Äußerungen eines technischen Sachverständigen zur Plausibilität des Messwertes in einem Parallelverfahren), dürfen nicht als gerichtskundig behandelt werden (Anschl. u.a. an BGH, Urt. v. 09.12.1999 – 5 StR 312/99 = BGHSt 45, 354).

Tenor:

I. Auf die Rechtsbeschwerden der Staatsanwaltschaft und des Betroffenen wird das Urteil des Amtsgerichts vom 19.11.2021 mit den dazugehörigen Feststellungen aufgehoben; hiervon ausgenommen bleiben jedoch die Feststellungen zur Fahrereigenschaft des Betroffenen.

II. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Rechtsbeschwerde, an das Amtsgericht zurückverwiesen.

Gründe:

I.

Mit Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle im Bayer. Polizeiverwaltungsamt vom 23.04.2021 wurde gegen den Betroffenen wegen einer am 18.03.2021 begangenen fahrlässigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 66 km/h eine Geldbuße in Höhe von 880 Euro sowie ein mit einer Anordnung nach § 25 Abs. 2a StVG versehenes Fahrverbot für die Dauer von zwei Monaten festgesetzt. Auf den Einspruch des Betroffenen verurteilte das Amtsgericht diesen daraufhin am 19.11.2021 zu einer Geldbuße von 240 Euro und verhängte ein mit einer Anordnung nach § 25 Abs. 2a StVG versehenes Fahrverbot für die Dauer von einem Monat mit der Begründung, aufgrund gerichtsbekannter Erkenntnisse aus einem Parallelverfahren bedürfe es eines höheren Toleranzabzugs. Mit seiner Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Staatsanwaltschaft wendet sich mit ihrer Rechtsbeschwerde gegen die Verwertung von Erkenntnissen aus dem Parallelverfahren als gerichtsbekannt und rügt die Beweiswürdigung als lückenhaft. Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme vom 22.03.2022 beantragt, das Urteil des Amtsgerichts vom 19.11.2021 auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft und des Betroffenen unter Aufrechterhaltung der objektiven Feststellungen zur Fahrereigenschaft aufzuheben und die

Sache im Umfang der Aufhebung zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückzuverweisen.

II. Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft:

Die gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG statthafte und im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist begründet. Die zulässige Verfahrensrüge der Verletzung des § 261 StPO, § 71 Abs. 1 OWiG, mit der die Einführung von Sachverständigenäußerungen aus einem Parallelverfahren beanstandet wird, hat Erfolg. Auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts kommt es deshalb nicht an.

Die Beweiswürdigung darf nur auf die Erkenntnisse der Hauptverhandlung gestützt werden, in der über den Einspruch des jeweiligen Betroffenen gegen den Bußgeldbescheid entschieden wird. Der Inhalt anderer Hauptverhandlungen, auch solcher gegen andere Betroffene, gehört nicht zum Inbegriff der Hauptverhandlung im Sinne von § 261 StPO (vgl. nur LR/Sander StPO 26. Aufl. § 261 Rn. 17). Der Tatrichter darf seiner Entscheidung über die Schuld- und Rechtsfolgenfrage nur die Erkenntnisse zugrunde legen, die er in der Hauptverhandlung nach den Regeln des Strengbeweises gewonnen hat. Unbeschadet der Möglichkeit eines Vorhalts darf der erkennende Richter dienstliches Wissen, das er außerhalb der Hauptverhandlung erlangt hat, als solches grundsätzlich nicht ohne förmliche Beweiserhebung zum Nachteil des Betroffenen verwerten, so etwa auch Äußerungen eines Sachverständigen in einem anderen Verfahren (vgl. BGHSt 19, 193, 195; 45, 354, 357; BGH NStZ 2013, 357; LR/Sander a.a.O. Rn 19).

Eine Ausnahme kann zwar für gerichtskundige Tatsachen gelten, wenn in der Hauptverhandlung darauf hingewiesen wurde, dass sie der Entscheidung als offenkundig zugrunde gelegt werden könnten. Gerichtskundig sind solche Tatsachen, die ein Richter in seiner amtlichen Eigenschaft, wenn auch nicht notwendig auf Grund eigener Amtshandlung, zuverlässig in Erfahrung gebracht hat (BGHSt 6, 292). Vorgänge, die sich in einem anderen Verfahren ereignet haben, können grundsätzlich gerichtskundig sein (LR/Becker StPO 27. Aufl. § 244 Rn. 209). Allerdings ist die Annahme der Gerichtskundigkeit nach einhelliger Meinung nur eingeschränkt zulässig, weil mit der Behandlung einer Tatsache als gerichtskundig sowohl der Unmittelbarkeitsgrundsatz des § 250 StPO durchbrochen als auch der Grundsatz des § 261 StPO eingeschränkt wird, wonach der Tatrichter seine Überzeugung nur auf den – in zulässiger Weise – zum Inbegriff der Hauptverhandlung gemachten Verfahrensstoff stützen darf (LR/Becker a.a.O. m.w.N.). Auf den Einzelfall bezogene Wahrnehmungen über Tatsachen, die unmittelbar für Merkmale des äußeren und inneren Tatbestandes erheblich oder mittelbar für die Überführung des Betroffenen von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen daher nicht als gerichtskundig behandelt werden (vgl. BGH NStZ 2016, 123; BGHSt 45, 354, 358f.; 47, 270, 274; BGH NStZ-RR 2007, 116, 117).

So verhält es sich hier. Auch wenn die mitgeteilten Angaben des sachverständigen Zeugen und Privatgutachters, welcher nach den Urteilsfeststellungen im Parallelverfahren als Sachverständiger behandelt und vergütet worden war, im Ergebnis zu einem höheren Toleranzabzug geführt haben und damit prima facie zugunsten des Betroffenen wirken, wurden die Angaben auch zulasten des Betroffenen verwendet, da das Gericht davon ausging, die „privatgutachterliche Überprüfung des Smear-Effekts“ habe „den Messwert näherungsweise“ bestätigt. Damit hat das Gericht sein Urteil in einem entscheidungserheblichen Punkt auf dienstliches Wissen gestützt. Solches darf indes nur nach Vernehmung der Auskunftsperson in der Hauptverhandlung verwertet werden (OLG Jena StraFo 2007, 65; Meyer-Goßner/Schmitt StPO 64. Aufl. § 261 Rn. 7), die bloße Bekanntgabe der Auskünfte durch den amtierenden Richter reicht nicht aus. Denn Beweisergebnisse, die auf komplexen, ausschließlich auf den Einzelfall bezogenen Wahrnehmungen eines Richters beruhen und die für die Überführung des Angeklagten von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen selbst dann nicht als gerichtsbekannt behandelt werden, wenn sie ‚nur‘ mittelbar beweishebliche Indiztatsachen betreffen (BGHSt 45, 354, 358 f.). Dass es sich nicht um eigenes Wissen des Richters handelte, ergibt sich aus den Urteilsgründen, wonach lediglich die Aussage des sachverständigen Zeugen auszugsweise mitgeteilt wird.

III. Rechtsbeschwerde des Betroffenen:

Die statthafte (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG) und auch sonst zulässige Rechtsbeschwerde erweist sich bereits auf die Sachrüge hin – zumindest vorläufig – als erfolgreich, weil die vom Betroffenen gefahrene Geschwindigkeit nicht tragfähig begründet ist. Auf die Rüge der Verletzung formellen Rechts kommt es deshalb nicht an.

1. Der Tatrichter stützt seine Überzeugung, dass der Betroffene außerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h um mindestens 56 km/h überschritten hat darauf, dass eine Messung mit dem Gerät ‚PoliScan FM 1‘ im Enforcement Trailer durchgeführt worden sei, welches eine Geschwindigkeit von 151 km/h anzeigt habe. Das Gericht schloss sich der Einschätzung eines sachverständigen Zeugen aus einem Parallelverfahren an, dass das verwendete Messgerät aufgrund eines möglichen Stufeneffekts möglicherweise einen zu hohen Messwert aufweise, und hat deshalb eine Messtoleranz von 15 km/h abgezogen. Eine abschließende Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeit sei nach den Angaben des sachverständigen Zeugen nicht möglich, anhand sogenannter Smear-Linien könne allenfalls ein Geschwindigkeitswert um +/- 15% überprüft werden.

2. Diese tatrichterliche Beweiswürdigung hält auch unter Berücksichtigung der nur eingeschränkten revisionsgerichtlichen Kontrolle vorliegend einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

a) Die Beweiswürdigung ist grundsätzlich Sache des Tatgerichts; die Prüfung des Rechtsbeschwerdegerichts beschränkt sich darauf, ob dem Tatrichter Rechtsfehler unterlaufen sind. Dies ist in sachlich-rechtlicher Hinsicht unter anderem dann der Fall, wenn die Beweiswürdigung lückenhaft ist und somit nicht erkennen lässt, ob sie auf einer tragfähigen, verstandes-

gemäß einsichtigen Tatsachengrundlage beruht und die vom Gericht gezogene Schlussfolgerung nicht etwa nur eine Annahme ist oder sich als bloße Vermutung erweist, die letztlich nicht mehr als einen – wenn auch schwerwiegenden – Verdacht zu begründen vermag (st.Rspr.; vgl. nur BGH, Beschluss vom 22.08.2013 – I StR 378/13 = NStZ-RR 2013, 387, 388; BayObLG, Beschluss vom 04.08.2020 – 201 ObOWi 927/20 = DAR 2021, 159 = VerkMitt 2021, Nr 3 = BeckRS 2020, 35555).

b) Wenn sich ein Tatrichter auf sachverständige Angaben stützt und ihnen Beweisbedeutung beimisst, muss er auch dann, wenn er sich dem Gutachten des Sachverständigen, von dessen Sachkunde er überzeugt ist, anschließt, in der Regel die Ausführungen des Sachverständigen in einer (wenn auch nur gedrängten) zusammenfassenden Darstellung unter Mitteilung der zugrundeliegenden Anknüpfungstatsachen und der daraus gezogenen Schlussfolgerungen im Urteil wiedergeben, um dem Revisions- bzw. Rechtsbeschwerdegericht die gebotene Nachprüfung zu ermöglichen (BGHSt 12, 311, 314 f.; BGH NStZ 1991, 596; BGH NStZ 1998, 83). Das ist hier nicht der Fall. Das Gericht teilt lediglich mit, dass nach Auffassung des sachverständigen Zeugen „die Messung Unregelmäßigkeiten aufweise“, eine abschließende Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeit sei nicht möglich, ein zu hoher Messwert lasse sich aufgrund des Stufeneffekts nicht definitiv ausschließen. Der Tatrichter hat diese „vorgetragene Unregelmäßigkeiten“ als nicht vollkommen unsubstantiiert bewertet, aber trotzdem die vom Messgerät gemessene Geschwindigkeit übernommen und die angenommenen „Unregelmäßigkeiten“ mit einem erhöhten Toleranzabzug kompensiert. Dieser Toleranzabzug ist zum einen nicht tragfähig belegt, denn Ausführungen des sachverständigen Zeugen dazu sind nicht nachvollziehbar im Urteil wiedergegeben. Zum anderen hätte das Amtsgericht, wie die Generalstaatsanwaltschaft dazu zutreffend ausführt, dann, wenn es aufgrund der Einwände des sachverständigen Zeugen Z. am Messergebnis und damit am standardisierten Messverfahren hat, nicht einfach die gemessene Geschwindigkeit zugrunde legen und pauschal einen erhöhten Toleranzabzug vornehmen dürfen, sondern hätte die mindestens gefahrene Geschwindigkeit konkret ermitteln lassen müssen. Hinzu kommt, dass die Beweiswürdigung auch dahin lückenhaft ist, dass dem sachverständigen Zeugen nach den Urteilsgründen eine abschließende Überprüfung der Geschwindigkeit gar nicht möglich war und dieser lediglich einen zu hohen Messwert nicht definitiv ausschließen konnte. Diese Angaben, die nur für allgemeine Zweifel am Messverfahren sprechen, haben keine Aussagekraft für das konkrete Verfahren. Es ist für das Rechtsbeschwerdegericht auch nicht nachvollziehbar, welche Unregelmäßigkeiten das Gericht hier aufgrund welcher Feststellungen konkret angenommen hat, nachdem der sachverständige Zeuge offenbar bis auf die Fotoposition nichts definitiv feststellen konnte, sondern nur nichts definitiv ausschließen.

IV.

Aufgrund der aufgezeigten Mängel ist das angefochtene Urteil auf die Rechtsbeschwerden der Staatsanwaltschaft und des Betroffenen mit den zugehörigen Feststellungen aufzuheben.

ben (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 353 StPO). Allerdings bleiben die Feststellungen zur Fahrereigenschaft aufrechterhalten, da sie durch die aufgezeigten Rechtsfehler nicht betroffen sind (§ 353 Abs. 2 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das Amtsgericht zurückverwiesen (§ 79 Abs. 6 OWiG).

V.

Der Senat entscheidet durch Beschluss gemäß § 79 Abs. 5 Satz 1 OWiG.

Gemäß § 80a Abs. 1 OWiG entscheidet der Einzelrichter.

BGH, URTEIL VOM 10.05.2022 – VI ZR 156/20

Amtliche Leitsätze:

1. Zum Feststellungsinteresse bei einer Klage auf Feststellung der Schadensersatzpflicht in einem sogenannten Dieselfall.
2. Auf mögliche künftige Belastungen mit Aufwendungen, die nur im Rahmen des großen Schadensersatzes ersatzfähig wären, kann der Kläger sein Feststellungsinteresse nicht stützen, wenn er sich nicht für die Geltendmachung des großen Schadensersatzes entschieden hat, obwohl ihm diese Entscheidung möglich und zumutbar ist (Senatsurteil vom 5. Oktober 2021 – VI ZR 136/20, ZIP 2021, 2553 Rn. 33).
3. Zur Bestimmung einer außergerichtlichen Geschäftsgebühr nach Nr. 2300 VVRVG.

BGH, URTEIL 08.03.2022 – VI ZR 1308/20

Amtlicher Leitsatz

Im Rahmen des § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO ist „anderer Verkehrsteilnehmer“ nur ein Teilnehmer des fließenden Verkehrs, also nicht der vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrende.
Bei Auswahl fiktiver Schadensabrechnung kann kein Ersatz von Umsatzsteuer verlangt werden

BGH, URTEIL VOM 05.04.2022 – VI ZR 7/21

Amtlicher Leitsatz:

Wählt der Geschädigte (hier: im Zuge einer Teilreparatur zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit des Unfallfahrzeugs) den Weg der fiktiven Schadensabrechnung, kann er den Ersatz von Umsatzsteuer nicht verlangen. Dies gilt auch dann, wenn im Rahmen einer durchgeführten Reparatur tatsächlich Umsatzsteuer angefallen ist. Eine Kombination fiktiver und konkreter Schadensberechnung ist insoweit nicht zulässig.

BGH, URTEIL VOM 21.04.2022 – VII ZR 285/21 (GLEICHER SACHVERHALT VII ZR 247/21 UND 783/21)

Amtlicher Leitsatz:

Im Rahmen der deliktischen Vorteilsausgleichung entspricht der Wert der während der Leasingzeit erlangten Nutzungsvorteile eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich der Höhe nach den vereinbarten Leasingzahlungen. Der Wertverlust des Fahrzeugs während der Leasingzeit ist kein geeigneter Maßstab zur Bemessung des Nutzungsvorteils (Fortführung von BGH, Urteil vom 16. September 2021 – VII ZR 192/20, NJW 2022, 321).

OLG MÜNCHEN URTEIL VOM 11.05.2022 – 10 U 2165/21

Redaktioneller Leitsatz:

1. Ist der erste Anschein einer Sorgfaltspflichtverletzung des Auffahrenden erschüttert, gilt die Normalbeweislage.
2. Bei grundlos starkem Abbremsen kann eine Mithaftung des Abbremsenden von 60% angemessen sein.
3. Eine Kombination fiktiver und konkreter Abrechnung ist nicht zulässig, so dass für eine erfolgte Teilreparatur kein Anspruch auf Erstattung der Umsatzsteuer besteht.

OLG DÜSSELDORF, BESCHLUSS VOM 25.04.2022 – 2 RBS 51/22

Amtlicher Leitsatz:

Der Betroffene hat nach einer Geschwindigkeitsmessung mit dem Laserhandmessgerät Riegl FG 2I-P keinen Anspruch auf Einsichtnahme in das Display mit dem (noch) angezeigten Messergebnis. Das Messergebnis ist auch dann verwertbar, wenn dem Betroffenen eine solche Einsichtnahme wegen der örtlichen Gegebenheiten am Tatort (hier: Messstelle an einer Autobahn) nicht ermöglicht werden konnte.

**LG SAARBRÜCKEN, URTEIL VOM 08.04.2022
– 13 S 103/21**

Amtlicher Leitsatz:

Der allgemeine Aufwand für die Beschaffung von Desinfektionsmaterial aus Anlass der Corona-Pandemie und der Zeitaufwand für die Desinfektion des Kundenfahrzeugs sind den durch das Grundhonorar des Schadengutachters abgegoltenen Gemeinkosten zuzuordnen; die Abrechnung einer „Desinfektionspauschale Covid-19“ als Nebenkosten kommt damit nicht in Betracht.

**VGH MÜNCHEN, BESCHLUSS VOM
25.04.2022 – 11 CS 21.2988**

Redaktioneller Leitsatz:

1. Bei der Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge handelt es sich um einen Dauerverwaltungsakt, da sich die Regelungswirkung nicht in einem einmaligen Verbot oder einer einmaligen Gestaltung der Rechtslage in der Vergangenheit erschöpft, sondern sich das angeordnete Verbot fortlaufend verlängert und aktualisiert (vgl. BVerwG, U.v. 04.12.2020 2020 – 3 C 5.20 – NJW 2021, 1970 = juris Rn. 10).
2. Bei erwiesenem Führen eines Fahrrades im Straßenverkehr mit einer BAK von 1,81 Promille ist zwingend eine medizinisch-psychologische Begutachtung anzuordnen.
3. Es ist nicht zu beanstanden, bei Nichtvorlage des Gutachtens auf mangelnde Eignung zu schließen.

**OVG BREMEN, BESCHLUSS VOM 28.04.2022 –
1 LA 377/21**

Amtlicher Leitsatz:

Im Falle einer Epilepsie liegt die Fahreignung für Fahrzeuge der Gruppe 2 ausnahmsweise nur dann vor, wenn eine Anfallsfreiheit von 5 Jahren besteht und keine Antiepileptika mehr eingenommen werden müssen.

**OBERVERWALTUNGSGERICHT SCHLESWIG-
HOLSTEIN BESCHLUSS VOM 11.02.2022 –
5 MB 2/22**

Amtlicher Leitsatz

1. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung entfällt bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Fahreignung; dies gilt unabhängig von der Häufigkeit des Konsums, von der Höhe der Betäubungsmittelkonzentration, von einer Teilnahme am Straßenverkehr in berauschem Zustand und vom Vorliegen konkreter Ausfallerscheinungen beim Betroffenen.
2. Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist bereits dann gerechtfertigt, wenn einmalig harte Drogen im Körper des Fahrerlaubnisinhabers und damit deren Einnahme nachgewiesen worden sind oder wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Einnahme solcher Substanzen eingeräumt hat.

**OBERVERWALTUNGSGERICHT SACHSEN-
ANHALT, BESCHLUSS VOM 24.02.2022 –
3 M 9/22**

Amtlicher Leitsatz

1. Ist das Fehlen der Berechtigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge mittels eines in einem EU-Mitgliedstaat (hier Tschechische Republik) ausgestellten Führerschein bestandskräftig festgestellt, ist auch einem später im Wege des Umtauschs dieses Führerscheins durch einen anderen EU-Mitgliedstaat (hier Frankreich) ausgestellten Führerscheins die Anerkennung zu versagen.

2. (Unionsrechtliche) Voraussetzung für die Ausstellung eines Führerscheins ist, dass der Betreffende – Studierende und Schüler unter bestimmten Voraussetzungen ausgenommen – im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats seinen ordentlichen Wohnsitz hat.

3. Ist einem Führerschein, den ein anderer EU-Mitgliedstaat ausgestellt hat, im Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen, besteht in der Regel ein besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung eines Bescheides, mit dem dies behördlich festgestellt und der Führerscheininhaber zur Vorlage dieses Führerscheins aufgefordert wird.