Ausgabe 3/2022

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)

INHALT

Zu aktuellen Themen
Der 60. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar 1

Pressemeldungen der Gerichte
BGH: mündliche Verhandlung am 28.09.2022 zum Verfahren Fernabschaltung einer Autobatterie 6
BGH: zum Rücktritt von Pauschalreisen wegen Covid 19 7
BGH: Verhandlungstermin am 07.09.2022 zur Frage der Verfolgung ungarischer Straßenmaut vor deutschen Gerichten 9
EuGH: Emissionskontrollsystem, das bei üblichen Temperaturen und während des überwiegenden Teils des Jahres die Wirksamkeit verringert, ist eine unzulässige Abschalteinrichtung 10
OLG Oldenburg: Schmerzensgeld nach Fahrradsturz (Tierhalterhaftung) 12

Rechtsprechung
OLG Koblenz: kein Anspruch auf Ersatz höherer Stundenverrechnungssätze nach Abrechnung vereinbarter Stundenverrechnungssätze gegenüber Kaskoversicherer 13
OLG Frankfurt am Main: zur Vorfahrtsregelung und Haftungsverteilung auf Parkplätzen 14
LG Arnsberg: Voraussetzung der Entziehung einer Fahrerlaubnis durch das Berufungsgericht 18
OLG Dresden: kein Anspruch auf Verdienstausfall bei berechtigtem Vertrauen auf objektiv falsche Krankschreibung (gekürzter Abdruck der Entscheidung) 19

Verkehrsrecht in Kürze
OLG Celle: Unklare Verkehrslage im Sinne des § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO bei einer größeren Kolonne von Fahrzeugen 26
OLG Düsseldorf: Bei einer fahrlässigen Überladung ist entscheidend, ob diese hätte vermieden werden können 26
VG Koblenz: Unwissentlicher Konsum harter Drogen und vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis 27
VerfGH Rheinland-Pfalz: Anspruch auf Einsicht in Rohmessdaten besteht nur dann, wen diese auch den weiteren Verfahrensbeteiligten zur Verfügung stehen 27

DER 60. DEUTSCHE VERKEHRSGERICHTSTAG IN GOSLAR

Der diesjährige Verkehrsgerichtstag (VGT) war etwas Besonderes: Nicht nur, dass es der erste Verkehrsgerichtstag nach dem pandemiebedingten Lockdown war, sondern er fand auch im Sommer anstatt wie sonst im tiefsten Winter statt. Zudem war es ein Jubiläums-Verkehrsgerichtstag: Der Deutsche Verkehrsgerichtstag feierte dieses Jahr sein 60. Jubiläum und die Stadt Goslar im September ihr 1100-jähriges Bestehen. Dies war Anlass genug, dass der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstags, Prof. Dr. Ansgar Staudinger, einen Rückblick über die zeitweise turbulente „Ehe“ zwischen dem noch relativ jungen Verkehrsgerichtstag und der reifen Stadt Goslar teils musikalisch darbot.

Anlässlich des 60-jährigen Jubiläums wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die sich mit dem Einfluss des Verkehrsgerichtstages auf die Politik beschäftigt. Diese kommt zu dem Schluss, dass „der Verkehrsgerichtstag [...] Expertise in fruchtbarer Weise zusammen[bringt] und [...] dabei Rechtsgebiete ab[deckt], die vielfältiger und weitreichender kaum sein könnten.“[1] Aus dem Rückblick ergibt sich, dass in den letzten 10 Jahren die Empfehlungen des VGT bemerkenswert häufig Einfluss auf Gesetzes- oder Rechtsprechungsänderungen genommen haben.[2]

Nachdem der 60. VGT der erste VGT nach dem Lockdown war und in die Sommerferienzeit verschoben wurde, sind dennoch mehr Teilnehmer als erwartet angereist. Es wurden ca. 1.000 Teilnehmende erwartet, der Einladung sind jedoch 1.230 Menschen gefolgt. Das mediale Interesse war dementsprechend groß.

Während der Eröffnungsfeier am 18.08.2022 hielt Herr Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing einen Plenarvortrag, in dem er nicht nur die anhaltenden Probleme durch den Ukrainekrieg ansprach, sondern auch den Erfolg des 9-Euro-Tickets allen Unkenrufen zum Trotz würdigte. Etwas überraschend waren seine Ausführungen zur Förderung des Radverkehrs. So teilte er mit, dass sein Ministerium zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereits einen Leitfaden

©Felix Müller-Baumgarten

Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing bei der Eröffnungsrede zum 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar am 18.08.2022

1 Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V. [Hrsg.], Der Einfluss des Verkehrsgerichtstages 2012 – 2022 – Ein Rückblick, S. 125.
2 a.a.O., S. 126.

herausgebracht und ein Budget von 750 Mio. Euro bereitgestellt habe. Es sollen baulich vom übrigen Verkehr abgetrennte Radwege entstehen. Auch die Parksituation für Radfahrende will er durch die Schaffung von sicheren Parkflächen/-häusern schaffen. Von dem Budget hat er hierfür ca. 35 Mio. Euro reserviert.

Der ACE Auto Club Europa e.V. hat kurz vor dem Beginn des VGT in einer Pressemeldung Forderungen an die drei aus seiner Sicht interessantesten Arbeitskreise aufgestellt.[3] Zur Steigerung der Radverkehrssicherheit wurde unter anderem ein Ausbau der Radwege mit Trennung von den übrigen Verkehrsteilnehmern gefordert. Zugunsten der Verkehrssicherheit hat sich der ACE gegen eine Erhöhung des derzeit geltenden Grenzwertes von 1ng/ml Blutserum ausgesprochen. Bezüglich des Haftungsprivilegs für langsam fahrende Fahrzeuge plädiert der ACE für eine zeitgemäße Änderung zu weniger Ausnahmen von der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung.

Teilhabe des ACE Auto Club Europa e.V. an der Beschlussfassung des 60. VGT

Wir selbst haben uns aktiv im Arbeitskreis VI beteiligt. Der Arbeitskreis beschäftigte sich mit der Problematik, ob ein Ausschluss der Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf ebener Strecke noch zeitgemäß ist. Diese Vorschrift stammt im Wesentlichen noch aus dem Jahr 1909, als der Straßenverkehr noch von Pferdefuhrwerken dominiert wurde. Man wollte mit dieser Privilegierung deutlich machen, dass von Kraftfahrzeugen, die sich genauso schnell wie Fuhrwerke bewegen, keine höhere Gefahr ausgeht. Nachdem jedoch Fuhrwerke nicht mehr zum täglichen Straßenbild gehören und die übliche Geschwindigkeit innerorts auf 50 km/h angestiegen ist, ist fraglich, ob langsamere Fahrzeuge tatsächlich keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Unter diesen Begriff fallen nicht nur große landwirtschaftliche Fahrzeuge, Baumaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, sondern auch E-Scooter und motorisierte Krankenfahrstühle. Wir konnten uns an der Diskussion beteiligen und so aktiv an der Empfehlung mitwirken. Die Diskussion endete mit der Empfehlung des Arbeitskreises, dass der Gesetzgeber die Vorschrift, mit der langsam fahrende Fahrzeuge von der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung ausgeschlossen werden, reformieren möge. Hierbei wurde differenziert zwischen dem Gefährdungspotenzial von land- und forstwirtschaftlichen Kraftfahrzeugen, Baufahrzeugen und sonstigen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie dem Gefährdungspotenzial neuer Fahrzeugtypen wie z.B. E-Scooter und von Krankenfahrstühlen. Während eine Änderung des Ausschlusses der Gefährdungshaftung von Krankenfahrstühlen als nicht erforderlich angesehen wurde, wurde empfohlen, dass für die Fahrzeuggruppen land- und forstwirtschaftlicher Kraftfahrzeuge sowie von Baufahrzeugen und Arbeitsmaschinen ein Ausschluss von der Gefährdungshaftung nicht mehr zeitgemäß sei und daher eine Änderung nötig ist. Bei den neueren Fahrzeugtypen, unter die auch die E-Scooter und andere Elektrokleinstfahrzeuge fallen, kam man zu der Erforderlichkeit einer differenzierten Betrachtung. Es sollen nur solche Fahrzeuge unter die Gefährdungshaftung fallen, die zwischen 6 und 20 km/h fahren können. Der Bereich über 20 km/h ist deswegen uninteressant, da diese bereits nach geltender Gesetzeslage von der Gefährdungshaftung des Straßenverkehrsgesetzes umfasst werden.

Auch die Einwendungen der Vertreter von zwei Vermietfirmen für E-Scooter konnten an dem eindeutigen Abstimmungsergebnis für die Empfehlungen nichts ändern. Aus der Gefährdungshaftung wurden jedoch im Bereich der Elektromobilität Fahrzeuge ausgenommen, die bauartbedingt langsamer als 6 km/h fahren. Damit wurde dem berechtigten Einwand, dass ansonsten auch für Kinderfahrzeuge, die Gefährdungshaftung des Straßenverkehrsgesetzes gelte, Rechnung getragen.

Es ist nun an der Politik, die Empfehlung zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Beobachtung anderer Arbeitskreise

Neben dem Arbeitskreis VI haben wir auch die Diskussionen weiterer Arbeitskreise verfolgt, die für uns als Verein von Interesse sind. Dies betrifft vor allem das Thema Cannabis im Straßenverkehr und die Radverkehrssicherheit. Durch den Leitfaden des Bundesministers für Digitales und Verkehr wurde dem Arbeitskreis bereits Wind aus den Segeln genommen. Das Bundesministerium will sich für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur einsetzen. Es sollen z.B. neue Radwege gebaut werden, die von Fußwegen und Kraftfahrzeugverkehr getrennt werden; auch Pendlern soll der Umstieg auf das Fahrrad und die Bahn dadurch erleichtert werden, dass an Bahnhöfen sichere Fahrradparkplätze geschaffen werden. Die Forderungen des VGT waren daher vielfältig und wiederholten sich zum Teil mit früheren nicht oder nicht ausreichend umgesetzten Forderungen. So wird eine stetige Kontrolle der Qualität der vorhandenen und neu geschaffenen Radwege, eine stärkere Kontrolle des ruhenden und fließenden Verkehrs, der Einsatz von Radfahrstaffeln empfohlen, um auch auf Verfehlungen der Radfahrenden besser reagieren zu können. Auch Verkehrssicherheitstrainings für Pedelec-Fahrende sowie die Förderung des Tragens von Helmen wurde neben der Schaffung von Grenzwerten für die Blutalkoholkonzentration im Zusammenhang mit dem Radverkehr gefordert sowie den Begriff des Fahrrades nach Höchstmaßen zu begrenzen.

Der Arbeitskreis, der sich mit Cannabis im Straßenverkehr beschäftigte, verlief aus unserer Sicht etwas enttäuschend. Wir haben uns dahingehend positioniert, dass im Rahmen der Vision Zero die Verkehrssicherheit an erster Stelle stehen muss, so dass wir uns gegen eine Anhebung des bisher geltenden Grenzwertes von 1ng pro Milliliter Blutserum THC ausgesprochen haben. Jeder reagiert anders auf THC, so dass die Wirkung von Cannabis nicht an einem bestimmten Grenzwert festgemacht werden kann. Nach den bisherigen Annahmen ist eine Wirkung von THC bei einem Wert unter 1ng/ml Blutserum ausgeschlossen, so dass wir uns entsprechend für die Beibehaltung des Grenzwertes ausgesprochen haben.

3 https://presse.ace.de/pressemitteilungen/presse-detail/news/forderungen-an-den-60-verkehrsgerichtstag-zur-steigerung-der-verkehrssicherheit/

Da hierdurch aber regelmäßige Konsumenten von Cannabis benachteiligt werden könnten, empfahl der Arbeitskreis, den Grenzwert „angemessen heraufzusetzen". Grenzwerte wurden kontrovers diskutiert, eine Einigung auf einen Grenzwert konnte jedoch nicht erzielt werden. Innerhalb des Arbeitskreises bestand Einigkeit, dass der Grenzwert von 1ng/ml Blutserum falsch sei, aber jeder andere Wert ebenso willkürlich sei, aber besser als 1ng/ml Blutserum. Diese Auffassung können wir nicht nachvollziehen.
Erfreulich ist jedoch der dahingehende Konsens, dass „der Konsum von Alkohol oder Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr [...] im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich voneinander zu trennen [sind]." Dieser Feststellung können wir uns nur anschließen. Der Mischkonsum birgt unkalkulierbare Risiken, da durch THC die Wirkung von Alkohol verstärkt wird.
Die Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages haben wir nachfolgend abgedruckt:

EMPFEHLUNGEN
(wörtliche Übernahme der Veröffentlichung des Verkehrsgerichtstages)

Arbeitskreis I
Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht

1. Eine verkehrspsychologische Maßnahme und andere (vergleichbare) Interventionen zur Verhaltensänderung als Alternative zu dem bestehenden Instrumentarium (Geldbuße und Fahrverbot) sollen gestärkt werden.

2. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, einen Regelungskatalog für ein Absehen vom Fahrverbot zu erstellen. Neben Maßnahmen zur Verhaltensänderung sind dabei insbesondere berufliche, familiäre und finanzielle Aspekte zu würdigen. Dies führt zu einer bundeseinheitlichen Gleichbehandlung. Gleichzeitig wird durch die höhere Akzeptanz eine Entlastung der Justiz erreicht.

3. In geeigneten Fällen soll ein Fahrverbot auch auf Bewährung ermöglicht werden.

4. Der Arbeitskreis hält es für erforderlich, die vorhandenen Widersprüche im Bußgeldkatalog durch eine inhaltliche Überprüfung zu beseitigen und die Rechtsfolgen mehr an den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit auszurichten.

5. Bisher regelkonformes Verhalten soll bei einem erstmaligen Verkehrsverstoß im Rahmen der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt werden.

Arbeitskreis II
Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten

Der Arbeitskreis stellt fest:
Der Konsum von Alkohol oder Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr sind im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich voneinander zu trennen.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft können für Cannabis weder im Strafrecht noch im Ordnungswidrigkeitenrecht mit Alkohol vergleichbare Grenzwerte festgelegt werden.

Der aktuell angewandte Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum liegt so niedrig, dass er den Nachweis des Cannabiskonsums ermöglicht, aber nicht zwingend einen Rückschluss auf eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung zulässt. Dies führt in der Praxis dazu, dass in einem nicht vertretbaren Umfang Betroffene sanktioniert werden, bei denen sich eine „Wirkung" im Sinne einer möglichen Verminderung der Fahrsicherheit aus wissenschaftlicher Sicht nicht tragfähig begründen lässt.

Der Arbeitskreis empfiehlt, dem Gesetzgeber aufzugeben, den derzeit angewandten Grenzwert für die THC-Konzentration von 1,0 ng THC pro ml Blutserum angemessen heraufzusetzen.

Arbeitskreis IV
Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?

1. Eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs bedingt zwingend eine neue Aufteilung des Verkehrsraumes, unter anderem zugunsten des Fahrrades, und die Schaffung durchgängig sicher befahrbarer Radnetze.

2. Der Arbeitskreis erwartet, dass die vorhandenen Regelwerke zur Planung und zum Bau von Radverkehrsanlagen als Mindeststandard verbindlich umgesetzt werden. Die Bundesländer werden aufgefordert, eine wirksame Qualitätskontrolle auch hinsichtlich der fehlerverzeihenden und intuitiv nutzbaren Infrastruktur zu entwickeln und zu implementieren. Dies gilt sowohl für den Neubau als auch den Bestand.

3. Um mehr Spielraum für die Kommunen zu schaffen, wird dem Gesetzgeber empfohlen, die Ziele des StVG und den § 45 Abs. 9 StVO so zu verändern, dass präventive sowie proaktive Maßnahmen und Gestaltungen leichter möglich werden.

4. Zur Unterbindung sicherheitsgefährdenden Verhaltens sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr müssen die personellen Kapazitäten von Ordnungsbehörden und Polizei aufgestockt und die entsprechenden Aktivitäten intensiviert und koordiniert werden. In diesem Zusammenhang beklagt der Arbeitskreis, dass die Empfehlung des

VGT von 2017 zu Fahrradstaffeln bisher nur unzureichend umgesetzt wurde.

5. Mehr Verkehrsausbildung und Fahrsicherheitstrainings sind anzubieten. Bei Kindern und Jugendlichen sollte dies auch durch die verstärkte Integration in die Lehrpläne erfolgen. Insbesondere bei Nutzenden von Pedelecs ist vor allem der Handel aufgefordert, zur Teilnahme an Trainings und zum Tragen von Helmen zu motivieren. Zusätzlich werden Bund, Länder und Kommunen aufgefordert, nachhaltige Kommunikationskonzepte und Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden entwickeln zu lassen, um das StVO-Gebot zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht als tragende Säule der Verkehrssicherheit deutlich mehr ins Bewusstsein zu rücken.

6. Der Arbeitskreis stellt fest, dass das Radfahren unter Alkoholeinfluss eine nennenswerte Unfallursache darstellt. Der Bundesgesetzgeber wird erneut aufgefordert, hierfür einen Ordnungswidrigkeitentatbestand einzuführen.

7. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber auf, für die rechtliche Zuordnung als Fahrrad Maße und Gewichte insbesondere von Pedelecs, Lastenrädern und Gespannen zu begrenzen.

Arbeitskreis V
Reha-Management Schwerstverletzter nach Verkehrsunfällen

1. Ein objektives und neutrales Rehabilitationsmanagement ist im Interesse des Verletzten zwingend erforderlich.

2. Über die Vorzüge dieses Managements sollten alle an der Genesung beteiligten Berufsgruppen (Ärzte, Versicherer, Verkehrsanwälte und Reha-Dienstleister) aktiv informieren.

3. Nach einem schweren Personenschaden kommt es beim Übergang von einer Akutbehandlung im Krankenhaus in die Rehabilitation häufig zu Verzögerungen und zu erheblichen Defiziten an Versorgungsangeboten. Das gefährdet den Heilungserfolg. Daher besteht hier dringender Handlungsbedarf.

4. Ärzte, Versicherer, Verkehrsanwälte und Reha-Dienstleister sind aufgefordert, diese Reha-Lücke gemeinsam zu schließen.

5. Ungeachtet dessen wird der Gesetzgeber aufgerufen, das Versorgungsdefizit zeitnah zu beseitigen.

Arbeitskreis VI
E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?

1. Der Gesetzgeber sollte § 8 Nr. 1 StVG grundlegend reformieren. Der generelle gesetzliche Ausschluss der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge ist angesichts der geänderten Verhältnisse im Straßenverkehr nicht mehr zeitgemäß.

2. Das Gefährdungspotenzial land- und forstwirtschaftlicher Kraftfahrzeuge sowie von Baufahrzeugen und sonstigen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die bauartbedingt maximal 20 km/h fahren können, hat sich im Laufe der Zeit aufgrund höherer Geschwindigkeiten der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie geänderter technischer Ausmaße und Ausstattungen deutlich erhöht. Deshalb ist eine Ausnahme von der Gefährdungshaftung nicht mehr gerechtfertigt.

3. Das Gefährdungspotenzial neuer Typen langsam fahrender Kraftfahrzeuge, die bauartbedingt zwischen 6 km/h und 20 km/h fahren können, wie etwa E-Scooter, erscheint insbesondere wegen der erwartbaren Zunahme der Nutzung und der Enge des Verkehrsraums so hoch, dass sie ebenfalls der Gefährdungshaftung unterfallen sollten.

4. Motorisierte Krankenfahrstühle sollten aufgrund des geringen Gefährdungspotenzials und unter sozialpolitischen Gesichtspunkten weiter von der Gefährdungshaftung ausgenommen bleiben.

Arbeitskreis VII
Beurteilung der Fahreignung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde – zwei Seiten einer Medaille?

Das geltende System der Doppelkompetenz der Fahreignungsbeurteilung durch das Strafgericht und die Fahrerlaubnisbehörde sollte beibehalten werden.

Sieht das Strafgericht von der Entziehung der Fahrerlaubnis ab, weil es den Angeklagten für fahrgeeignet hält, muss es diese Entscheidung nachvollziehbar begründen. Dadurch wird die Bindungswirkung gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde sichergestellt.

Die Fortbildung im Verkehrsverwaltungsrecht bei den Strafgerichten, Strafverfolgungsbehörden und in der Anwaltschaft muss intensiviert werden. Eine entsprechende Spezialisierung innerhalb der Strafgerichte ist wünschenswert.

Beschuldigte sollen in jedem Stadium des Verfahrens möglichst frühzeitig – insbesondere durch qualifizierte Merkblätter – über weitere mögliche fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen informiert werden.

Arbeitskreis VIII
Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt

Der Arbeitskreis hält Schiffskontrollen für ein effektives und weiterhin unverzichtbares Mittel, um die weltweit verbindlichen Vorschriften über die Sicherheit und den Schutz der Meere in der Seeschifffahrt wettbewerbsneutral durchzusetzen. Dazu sind ein harmonisiertes Vorgehen der Staaten auf Grundlage der Regelungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und darauf fußender regionaler Vereinbarungen erforderlich. International koordinierte In-

spektionskampagnen zu einzelnen Bereichen, wie etwa Lotsentransfereinrichtungen, sollten fortgesetzt werden.

Die IMO-Richtlinie zum Verfahren bei Hafenstaatkontrollen sollte auf größere Fischereifahrzeuge ausgeweitet, für kleinere Schiffe konkretisiert und um den in Europa entwickelten risikobasierten Kontrollansatz ergänzt werden. International sollte schnellstmöglich erreicht werden, dass alle Schiffsdokumente in elektronischer Form verfügbar sind, um Vorabkontrollen zu ermöglichen und dadurch auch den Aufwand für die Schiffsbesatzungen zu reduzieren. Die Bundesregierung sollte sich für die Unterstützung von Staaten in anderen Weltregionen bei der Optimierung von diskriminierungsfreien Hafenstaatkontrollen einsetzen.

Bei Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei (WSP) sollte wie bei der Hafenstaatkontrolle durch die BG Verkehr ein risikobasierter Ansatz weiterverfolgt werden. Der Zugang der WSP zu den entsprechenden internationalen Datenbanken und die Kooperation mit ausländischen Kontrollbehörden sollte aufgabenbezogen ausgebaut werden.

Um unnötige Kontrollen zu vermeiden, muss weiter ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen den beteiligten Behörden erfolgen. Die Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien der Länder sollte durch die Einführung einer geeigneten gemeinsamen digitalen Infrastruktur verbessert werden. Insgesamt sollten Digitalisierungsoptionen bei Schiffskontrollen noch konsequenter verfolgt und die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.
Sanktionen bei Umweltstraftaten sollten abschreckend wirken. Einer ungerechtfertigten Kriminalisierung von Seeleuten muss auf internationaler Ebene entgegengewirkt werden.

Bleiben Sie gesund!

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

BGH: TERMIN ZUR MÜNDLICHEN VERHANDLUNG IN DER SACHE XII ZR 89/21 AM 28. SEPTEMBER 2022 UM 9.00 UHR (FERNABSCHALTUNG EINER AUTOBATTERIE)

Pressemitteilung Nr. 129/2022 vom 31.08.2022

Der unter anderem für das gewerbliche Mietrecht zuständige XII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs verhandelt über die Zulässigkeit einer AGB-Klausel, die dem Vermieter der Batterie eines E-Autos im Fall der außerordentlichen Kündigung des Mietvertrags die Abschaltung der Autobatterie per digitalem Fernzugriff erlaubt.

Sachverhalt

Der Kläger verlangt als Verbraucherschutzverein von der Beklagten, einer französischen Bank, die Unterlassung der Verwendung einer AGB-Klausel bei der Vermietung von Batterien für Elektrofahrzeuge. Die Beklagte vermietet Batterien für von ihren Kunden gekaufte oder geleaste Renault-Elektrofahrzeuge. Hierfür verwendet sie „Allgemeine Batterie-Mietbedingungen", die ihr als Vermieterin im Fall der außerordentlichen Vertragsbeendigung durch Kündigung nach entsprechender Ankündigung eine Sperre der Wiederaufladem öglichkeit der Batterie erlauben. Der Kläger macht geltend, die AGB-Klausel sei unwirksam, weil sie eine unangemessene Benachteiligung der Mieter enthalte.

Bisheriger Prozessverlauf

Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt, eine Verwendung der Klausel gegenüber Verbrauchern zu unterlassen. Das Berufungsgericht hat die von der Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen. Mit der vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage. Sie ist der Ansicht, in der Sperrung der Wiederaufladem öglichkeit liege keine verbotene Eigenmacht, weil dadurch nicht in den Besitz als tatsächliche Sachherrschaft des Mieters eingegriffen werde. Sie mache als Vermieterin – vergleichbar mit dem Abschalten einer Münzwaschmaschine oder der Sperrung eines abhanden gekommenen Smartphones – vielmehr in zulässiger Weise von ihrem Recht Gebrauch, nach wirksamer Kündigung ihre vertragliche Leistung einzustellen. Dadurch verhindere sie ein fortgesetztes unberechtigtes Wiederaufladen der Batterie, wodurch wertmindernd deren Ladekapazität verringert werde.

© K.Tschovikov

BGH: ZUM RÜCKTRITT VON VORGESEHENEN PAUSCHALREISEN WEGEN COVID 19

Pressemeldung Nr. 128/2022 vom 30.08.2022

Urteile vom 30. August 2022 – X ZR 66/21 und X ZR 84/21

Beschluss vom 30. August 2022 – X ZR 3/22

Der unter anderem für Pauschalreiserecht zuständige X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat über Ansprüche auf Rückzahlung des Reisepreises nach Rücktritt von Pauschalreiseverträgen wegen Covid 19 entschieden.

Sachverhalt

In den drei Verfahren nimmt die jeweilige Klagepartei die jeweilige Beklagte auf Erstattung der Anzahlung für eine Pauschalreise in Anspruch, nachdem sie vor Antritt der Reise wegen der Covid-19-Pandemie von dem Vertrag zurückgetreten ist.

Im Verfahren X ZR 66/21 buchte die Klägerin im Januar 2020 eine Donaukreuzfahrt im Zeitraum vom 22. bis 29. Juni 2020 zu einem Gesamtpreis von 1.599,84 Euro. Die Klägerin trat am 7. Juni 2020 von der Reise zurück und verlangte die Rückzahlung der bereits geleisteten Anzahlung von 319,97 Euro. Die Beklagte berechnete weitere Stornokosten in Höhe von insgesamt 999,89 Euro (85 % des Reisepreises, unter Abzug einer Gutschrift). Die Klägerin bezahlte diesen Betrag nicht. Die Flusskreuzfahrt wurde mit einem angepassten Hygienekonzept und einer von 176 auf 100 verringerten Passagierzahl durchgeführt.

Im Verfahren X ZR 84/21 buchte der Kläger im Februar 2020 eine Pauschalreise nach Mallorca im Zeitraum vom 5. bis 17. Juli 2020 für 3.541 Euro. Der Kläger trat am 3. Juni 2020 von der Reise zurück und verlangte die Rückzahlung der bereits geleisteten Anzahlung von 709 Euro. Die Beklagte berechnete Stornokosten in Höhe von insgesamt 886 Euro (25 % des Reisepreises) und belastete die Kreditkarte des Klägers um weitere 177 Euro. Das vom Kläger gebuchte Hotel war zum Zeitpunkt seines Rücktritts und im Reisezeitraum geschlossen.

Im Verfahren X ZR 3/22 buchte der Kläger eine Ostseekreuzfahrt im Zeitraum vom 22. bis 29. August 2020 für 8.305,10 Euro. Der Kläger trat am 31. März 2020 von der Reise zurück und verlangte die Rückzahlung der von ihm geleisteten Anzahlung in Höhe von 3.194 Euro. Die Kreuzfahrt wurde von der Beklagten am 10. Juli 2020 abgesagt.

Bisheriger Prozessverlauf

Die Klagen hatten in den Vorinstanzen Erfolg.

Im ersten Verfahren sind das Amtsgericht und das Landgericht zu dem Ergebnis gelangt, schon im Zeitpunkt der Rücktrittserklärung sei aufgrund der erhöhten Ansteckungsgefahr eine erhebliche Beeinträchtigung der Reise durch die Covid-19-Pandemie als unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umstand im Sinne von § 651h Abs. 3 BGB hinreichend wahrscheinlich gewesen.

Im zweiten Verfahren hat das Landgericht einen Rückzahlungsanspruch bejaht, weil das vom Kläger gebuchte Hotel im fraglichen Zeitraum geschlossen war und schon dieser Umstand dazu führe, dass der Kläger ohne Entschädigungspflicht vom Vertrag habe zurücktreten können.

Im dritten Verfahren haben die Vorinstanzen offen gelassen, ob die Voraussetzungen von § 651h Abs. 3 BGB im Zeitpunkt des Rücktritts vorlagen, und einen Rückzahlungsanspruch schon aufgrund der später erfolgten Absage der Reise bejaht.

Entscheidungen des Bundesgerichtshofs

In den drei Verfahren kam es zu unterschiedlichen Entscheidungen.

Die Begründetheit der Klagen hing in allen drei Verfahren davon ab, ob die jeweils beklagte Reiseveranstalterin dem Anspruch der jeweiligen Klagepartei auf Rückzahlung des Reisepreises einen Anspruch auf Entschädigung nach § 651h Abs. 1 Satz 3 BGB entgegenhalten kann. Einen solchen Entschädigungsanspruch sieht das Gesetz als regelmäßige Folge für den Fall vor, dass der Reisende vor Reisebeginn vom Vertrag zurücktritt. Der Anspruch ist nach § 651h Abs. 3 BGB ausgeschlossen, wenn am Bestimmungsort oder in dessen unmittelbarer Nähe unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände auftreten, die die Durchführung der Pauschalreise oder die Beförderung von Personen an den Bestimmungsort erheblich beeinträchtigen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 651h Abs. 3 BGB liegt nicht nur dann vor, wenn feststeht, dass die Durchführung der Reise nicht möglich ist oder zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Gesundheit oder sonstiger Rechtsgüter des Reisenden führen würde. Sie kann vielmehr schon dann zu bejahen sein, wenn die Durchführung der Reise aufgrund von außergewöhnlichen Umständen mit erheblichen und nicht zumutbaren Risiken in Bezug auf solche Rechtsgüter verbunden wäre. Die Beurteilung, ob solche Risiken bestehen, erfordert regelmäßig eine Prognose aus der Sicht eines verständigen Durchschnittsreisenden.

Im ersten Verfahren blieb die Revision erfolglos.

Nach Auffassung des Bundesgerichtshofs ist die Covid-19-Pandemie im Reisezeitraum (Sommer 2020) als Umstand im Sinne von § 651h Abs. 3 BGB zu bewerten, der grundsätzlich geeignet war, die Durchführung der Pauschalreise erheblich zu beeinträchtigen. Eine Anwendung von § 651h Abs. 3 BGB ist nicht deshalb ausgeschlossen, weil die Covid-19-Pandemie weltweit wirkte und dieselben oder vergleichbare Beeinträchtigungen im vorgesehenen Reisezeitraum auch am Heimatort der Reisenden vorgelegen haben.

Das Berufungsgericht ist im Rahmen seiner tatrichterlichen Würdigung zu dem Ergebnis gelangt, dass im Zeitpunkt des Rücktritts eine erhebliche Beeinträchtigung der Reise aufgrund der Covid-19-Pandemie hinreichend wahrscheinlich war. Diese Würdigung hat der Bundesgerichtshof als rechtsfehlerfrei bewertet.

© Jenny Sturm/stock.adobe.com

Das Berufungsgericht hat eine unzumutbare Gesundheitsgefährdung der Klägerin insbesondere wegen der räumlichen Verhältnisse an Bord eines Flusskreuzfahrtschiffs, der nicht bestehenden Impfgelegenheit und der nicht vorhandenen Therapien gegen Covid 19 bejaht. Es hat dabei das Hygienekonzept der Beklagten und den Umstand, dass die im Zeitpunkt des Rücktritts bestehende Reisewarnung befristet war und noch vor Beginn der Reise ablief, berücksichtigt. Zulässigerweise hat es auch auf das Alter der Klägerin Bezug genommen. Dies ist jedenfalls dann möglich, wenn erst solche Umstände, die bei Vertragsschluss noch nicht absehbar waren, und die daraus resultierenden Risiken dazu führen, dass die Reisende zu einer Personengruppe gehört, für die die Reise mit besonderen Gefahren verbunden ist. Nach den Umständen bei Vertragsschluss hätte das Alter der Klägerin einer Teilnahme an der Reise nicht entgegengestanden – erst die Pandemie und die aus ihr folgenden Risiken haben den Charakter der Reise verändert.

Im zweiten Verfahren führte die Revision zur Aufhebung und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, dass der Vortrag des Klägers zu der durch Unsicherheit und Unwägbarkeiten geprägten pandemischen Lage in Europa ab Frühjahr 2020 und zu allgemeinen Maßnahmen zur Herabsetzung der Infektionswahrscheinlichkeit sowie die Bezugnahme auf ein für den Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) erstelltes Gutachten nicht den Schluss auf eine erhebliche Beeinträchtigung zulassen, weil daraus nicht hervorgeht, welche konkreten Infektionsrisiken im maßgeblichen Zeitraum (Juli 2020) auf Mallorca bestanden.

Eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 651h Abs. 3 BGB ergibt sich nach den bisher getroffenen Feststellungen auch nicht daraus, dass das vom Kläger gebuchte Hotel im Reisezeitraum geschlossen war. Zwar kann die Unterbringung in einem anderen als dem gebuchten Hotel trotz Zuweisung einer gleichwertigen Ersatzunterkunft am gleichen Ort einen zur Minderung berechtigenden Reisemangel darstellen. Ein zur Minderung berechtigender Reisemangel begründet aber nicht ohne weiteres eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 651h Abs. 3 BGB. Ob eine solche Beeinträchtigung gegeben ist, ist aufgrund einer an Zweck und konkreter Ausgestaltung der Reise sowie an Art und Dauer der Beeinträchtigung orientierten Gesamtwürdigung zu beurteilen. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts ist eine solche Würdigung auch dann erforderlich, wenn der Reisende in einem anderen Hotel untergebracht werden soll. Die danach erforderliche Gesamtwürdigung hat das Landgericht im Streitfall unterlassen. Der Senat kann diese im Wesentlichen dem Tatrichter überlassene Würdigung nicht selbst vornehmen.

Das dritte Verfahren hat der Bundesgerichtshof entsprechend § 148 ZPO bis zu einer Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union in dem dort anhängigen Verfahren C-477/22 (X ZR 53/21, Pressemitteilungen Nr. 085/2022 und Nr. 118/2022) ausgesetzt. Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt von der Beantwortung der dem Gerichtshof der Europäischen Union bereits vorliegenden Frage ab.

Vorinstanzen

X ZR 66/21:
Amtsgericht Stuttgart-Bad Cannstatt – Urteil vom 20. November 2020 - 12 C 1596/20
Landgericht Stuttgart – Urteil vom 22. Juli 2021 – 5 S 217/20

X ZR 84/21:
Amtsgericht Düsseldorf – Urteil vom 7. Januar 2021 – 27 C 37/20
Landgericht Düsseldorf – Urteil vom 6. September 2021 – 32 S 31/21

X ZR 3/22:
Amtsgericht Hersbruck – Urteil vom 21. Mai 2021 – 1 C 804/20
Landgericht Nürnberg-Fürth – Urteil vom 17. Dezember 2021 – 5 S 3127/20

BGH: VERHANDLUNGSTERMIN AM 7. SEPTEMBER 2022 UM 9.00 UHR IN SACHEN XII ZR 7/22 (VERFOLGUNG DER UNGARISCHEN STRASSENMAUT VOR DEUTSCHEN GERICHTEN)

Pressemeldung Nr. 122/2022 vom 12.08.2022

Der unter anderem für das gewerbliche Mietrecht zuständige XII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs verhandelt über die Zulässigkeit der Durchsetzung der ungarischen Straßenmaut vor deutschen Zivilgerichten.

Sachverhalt

Die Klägerin ist eine ungarische Gesellschaft, deren Geschäftszweck die Eintreibung der ungarischen Autobahnmaut ist. Die Beklagte ist ein im Inland ansässiges Autovermietungsunternehmen. Mit vier Mietfahrzeugen der Beklagten wurde im November 2017 insgesamt fünfmal ein Abschnitt der ungarischen Autobahn befahren, für den auf Grundlage der ungarischen Mautverordnung eine Straßenmaut zu entrichten ist. Schuldner der Maut ist nach § 15 Abs. 2 des ungarischen Straßenverkehrsgesetzes der Halter des Fahrzeugs. Wird die Maut nicht vor der Benutzung des Straßenabschnitts durch Kauf einer virtuellen Vignette (e-Matrica) entrichtet, ist nach Anlage 1 der Mautverordnung eine Grundersatzmaut von 14.875 HUF (ungarische Forint) bei Zahlung innerhalb von 60 Tagen nach Zahlungsaufforderung zu entrichten bzw. eine erhöhte Zusatzgebühr von 59.500 HUF bei einer Zahlung nach mehr als 60 Tagen, was den Betrag für eine vorab erworbene virtuelle Vignette jeweils um ein Vielfaches übersteigt.

Bisheriger Prozessverlauf

Das Amtsgericht hat die auf Zahlung von 958,95 € nebst Zinsen sowie 409,35 € außergerichtlicher Inkassokosten gerichtete Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Landgericht die Beklagte zur Zahlung von 958,95 € (ohne Zinsen) sowie 362,95 € außergerichtlichen Inkassokosten verurteilt. Mit der vom Landgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter.

Die Beklagte ist unter anderem der Ansicht, die Klägerin habe nicht bewiesen, dass von den jeweiligen Fahrzeugführern vor der jeweiligen Straßenbenutzung keine virtuelle Vignette erworben worden sei. Jedenfalls verstoße die im ungarischen Recht vorgesehene Heranziehung des Fahrzeughalters für die Bezahlung der Maut gegen die inländische öffentliche Ordnung („ordre public") und sei schon deshalb nicht anzuwenden. Auch die „erhöhte Zusatzgebühr" begründe einen ordre-public-Verstoß, da sie der Sache nach einen unzulässigen Strafschadensersatz beinhalte und zudem unangemessen hoch sei. Schließlich sei die Klägerin nicht berechtigt, Zahlung in Euro zu verlangen, da die in der ungarischen Mautverordnung ausgewiesenen Beträge jeweils in Fremdwährung geschuldet seien.

_ UPDATE _

In der mündlichen Verhandlung vom 07.09.2022 ließ der BGH durchblicken, dass gegen die Praxis der ungarischen Behörden grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Die Urteilsverkündung ist für den 28.09.2022 angesetzt.

Die maßgebliche Norm der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht (ROM I-VO – gleichlautend mit Art. 26 ROM II-VO) lautet wie folgt:

Art. 21 Öffentliche Ordnung im Staat des angerufenen Gerichts

Die Anwendung einer Vorschrift des nach dieser Verordnung bezeichneten Rechts kann nur versagt werden, wenn ihre Anwendung mit der öffentlichen Ordnung („ordre public") des Staates des angerufenen Gerichts offensichtlich unvereinbar ist.

Vorinstanzen

AG Frankfurt am Main – Urteil vom 24. März 2021 – 380 C 4/20 (14)

LG Frankfurt am Main – Urteil vom 22. Dezember 2021 – 2-01 S 78/21

EuGH: EINE SOFTWARE FÜR DIESELFAHRZEUGE, DIE DIE WIRKUNG DES EMISSIONSKONTROLL-SYSTEMS BEI ÜBLICHEN TEMPERATUREN UND WÄHREND DES ÜBERWIEGENDEN TEILS DES JAHRES VERRINGERT, STELLT EINE UNZULÄSSIGE ABSCHALTEINRICHTUNG DAR.

Urteile des Gerichtshofs in den Rechtssachen C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen und C-145/20 | Porsche Inter Auto und Volkswagen

Pressemeldung Nr. 124/22 vom 14.07.2022

Da eine solche Vertragswidrigkeit des Fahrzeugs nicht geringfügig ist, ist die Auflösung des Vertrags über den Fahrzeugkauf nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Käufer von Fahrzeugen der Marke Volkswagen mit einer Software, durch die die Abgasrückführung des Fahrzeugs nach Maßgabe insbesondere der ermittelten Temperatur verringert wird, klagen vor österreichischen Gerichten auf Aufhebung ihrer zwischen 2011 und 2013 geschlossenen Kaufverträge.

Nach den Angaben dieser Gerichte gewährleistet diese Software die Einhaltung der auf Unionsebene festgelegten Grenzwerte für Stickstoffoxid(NOx)-Emissionen nur, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad Celsius liegt (im Folgenden: Thermofenster). Außerhalb dieses Fensters wird die Abgasrückführungsquote linear auf 0 gesenkt, was zu einer Überschreitung der Grenzwerte führt.

Dieses Thermofenster resultiert aus einem Update der Software der fraglichen Fahrzeuge, das von Volkswagen zum Austausch einer unionsrechtswidrigen Software vorgenommen wurde. Das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt hatte eine Genehmigung für dieses Update erteilt, nachdem es zum Ergebnis gekommen war, dass dieses keine unzulässige Abschalteinrichtung enthalte.

Der österreichische Oberste Gerichtshof, das Landesgericht Eisenstadt und das Landesgericht Klagenfurt haben dem Gerichtshof mehrere Fragen zur Zulässigkeit eines solchen Thermofensters und zu etwaigen Ansprüchen der Kläger vorgelegt, soweit es sich nach der europäischen Regelung, die zu dem für die Sachverhalte maßgeblichen Zeitpunkt galt, um Verbraucher handelt.

Mit seinen heutigen Urteilen entscheidet der Gerichtshof, dass **eine Einrichtung, die die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffoxidemissionen nur innerhalb des Thermofensters gewährleistet, eine nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässige Abschalteinrichtung darstellt.**[4]

Der Gerichtshof weist insoweit zum einen darauf hin, dass Umgebungstemperaturen von weniger als 15 Grad Celsius im Unionsgebiet üblich sind. Zum anderen sind die auf Unionsebene festgelegten Emissionsgrenzwerte auch dann einzuhalten, wenn die Temperaturen deutlich unter 15 Grad Celsius liegen. Daher schränkt eine Software wie die in Rede stehende die Wirkung des Emissionskontrollsystems bei normalen Nutzungsbedingungen ein.

Der alleinige Umstand, dass diese Einrichtung zur Schonung von Anbauteilen wie Abgasrückführventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter beiträgt, die vom Motor getrennt sind, macht sie deshalb noch nicht zulässig.

Anders könnten die Dinge stehen, wenn nachgewiesen wäre, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines dieser Bauteile verursachten **unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des** mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine solche Abschalteinrichtung ist nur dann „notwendig", wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung solche Risiken abwenden kann. **Es ist Sache der vorlegenden Gerichte zu prüfen, ob dies auf die Abschalteinrichtung, mit der die fraglichen Fahrzeuge ausgestattet sind, zutrifft.** Der Gerichtshof weist jedoch in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ausstattung mit einer Abschalteinrichtung nicht allein deswegen notwendig sein kann, um den Motor vor Verschmutzung und Verschleiß zu schützen.[5]

4 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. 2007, L 171, S. 1).

5 Vgl. insoweit das Urteil des Gerichtshofs vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. (Abschalteinrichtung für Dieselmotoren), C-693/18 (vgl. PM Nr. 170/20).

Selbst wenn die oben beschriebene Notwendigkeit bestünde, **ist eine Abschalteinrichtung, wenn sie unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste,** jedenfalls **unzulässig.** Ließe man nämlich eine solche Einrichtung zu, könnte das dazu führen, dass diese Ausnahme öfter anwendbar wäre als das Verbot, und brächte somit eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der Stickstoffoxidemissionen von Fahrzeugen mit sich.

Der Gerichtshof stellt im Übrigen klar, dass der Umstand, dass eine Abschalteinrichtung nach der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs eingebaut wurde, für die Beurteilung der Frage, ob die Verwendung dieser Einrichtung unzulässig ist, unerheblich ist.

In Bezug auf die Ansprüche der Verbraucher bei Vertragswidrigkeit des gekauften Verbrauchsgutes sah die europäische Regelung, die zu dem für die Sachverhalte maßgeblichen Zeitpunkt galt, nämlich die Richtlinie 1999/44[6], vor, dass der Verbraucher vom Verkäufer die Nachbesserung des Verbrauchsgutes oder eine Ersatzlieferung verlangen kann, sofern dies nicht unmöglich oder unverhältnismäßig ist. Nur wenn der Verbraucher weder auf die Nachbesserung noch auf die Ersatzlieferung einen Anspruch hat oder wenn der Verkäufer keine dieser Abhilfemaßnahmen binnen einer angemessenen Frist oder ohne erhebliche Unannehmlichkeiten für den Verbraucher durchgeführt hat, kann der Verbraucher eine angemessene Preisminderung oder eine Vertragsauflösung verlangen. Die Vertragsauflösung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die Vertragswidrigkeit des Verbrauchsgutes geringfügig ist.

Der Gerichtshof stellt insoweit fest, dass ein Fahrzeug nicht die Qualität aufweist, die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die der Verbraucher vernünftigerweise erwarten kann, und somit vertragswidrig ist, wenn dieses Fahrzeug, obwohl es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt und daher im Straßenverkehr verwendet werden kann, mit einer verbotenen Abschalteinrichtung ausgestattet ist.

Zudem kann **eine solche Vertragswidrigkeit nicht als „geringfügig" eingestuft werden,** selbst wenn dieser Verbraucher – falls er von der Existenz und dem Betrieb dieser Einrichtung Kenntnis gehabt hätte – dieses Fahrzeug dennoch gekauft hätte. Folglich ist die Vertragsauflösung nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

6 Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter (ABl. 1999, L 171, S. 12).

OLG OLDENBURG: SCHMERZENSGELD NACH FAHRRADSTURZ

Pressemitteilung Nr. 28/2022 des OLG Oldenburg vom 04.08.2022

Wegen eines Fahrradsturzes erhält ein Mann aus dem Landkreis Osnabrück jetzt Schmerzensgeld in Höhe von 6.300 Euro und Schadensersatz in Höhe von rund 250 Euro. Das OLG Oldenburg bestätigt ein Mitverschulden auf beiden Seiten.
Der 72-jährige Kläger war mit seinem Pedelec in einer Gemeinde im Landkreis Osnabrück unterwegs. Der Beklagte hielt sich am Straßenrand auf und rief seinen Hund, der sich auf der anderen Straßenseite befand. Der Hund des Beklagten lief daraufhin auf die Straße und auf den Kläger zu. Dieser hielt an und kam dabei zu Fall und verletzte sich. Er brach sich das Schlüsselbein und musste an der Schulter operiert werden. Darüber hinaus verlor er die Greiffunktion der rechten Hand, die allerdings vor dem Sturz bereits beeinträchtigt war. Er verklagte den Hundebesitzer.

Das LG Osnabrück urteilte, dass ein Fahrradfahrer zwar grundsätzlich in der Lage sein müsse, sein Pedelec abzubremsen, einem Hindernis auszuweichen oder sicher abzusteigen. Die unzulängliche Reaktion des Klägers wiege allerdings angesichts der durch den Hund ausgelösten Reaktion nicht so schwer, dass der Pedelec-Fahrer allein für den Unfall verantwortlich zu machen sei. Das Verhalten des Hundes sei für den Unfall kausal geworden, es habe sich hierin eine typische Tiergefahr realisiert. Dies führe zu einer hälftigen Haftung.

Der 13. Zivilsenat des OLG hat die Berufung des Hundehalters gegen diese Entscheidung zurückgewiesen. Das LG habe fehlerfrei eine hälftige Haftung angenommen, so der Senat.

Die Senatsentscheidung ist rechtskräftig.

Beschluss des OLG Oldenburg vom 10.05.2022, Az.: 13 U 199/21

OLG KOBLENZ

Beschluss vom 22.07.2022 – 12 U 454/22

Amtlicher Leitsatz

Eine Autowerkstatt, die als „Select-Partner" der Kaskoversicherung des Unfallgeschädigten dessen Fahrzeugschaden repariert und bezahlt bekommt, kann (aus abgetretenem Recht des Geschädigten) den Differenzbetrag zwischen den auf Basis des „Select-Partner-Vertrages" in Rechnung gestellten Reparaturkosten und den ortsüblichen und angemessenen Reparaturkosten (hier mehr als 5.000 € Differenz) nicht gegenüber der Haftpflichtversicherung des Unfallgegners als (Rest-) Schadensbetrag geltend machen.

Tenor

1. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Mainz vom 18.02.2022, Aktenzeichen 9 O 154/21, wird zurückgewiesen.
2. Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
3. Das in Ziffer 1 genannte Urteil des Landgerichts Mainz und dieser Beschluss sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf bis zu 6.000,00 € festgesetzt.

Gründe

Am 12.02.2020 ereignete sich in A. ein Verkehrsunfall unter Beteiligung von zwei Kraftfahrzeugen. Die umfassende Einstandspflicht der Beklagten für das bei ihr haftpflichtversicherte, unfallbeteiligte Fahrzeug steht zwischen den Parteien nicht im Streit. Die Unfallgeschädigte F. beauftragte die Klägerin, die eine Autowerkstatt betreibt, mit der Reparatur ihres Fahrzeugs. Mit Rechnung vom 19.03.2020 stellte die Klägerin der Geschädigten ortsübliche und angemessene Reparaturkosten von 13.302,02 € in Rechnung. In der Folge verzögerte sich ein Rechnungsausgleich durch die Beklagte, woraufhin die Geschädigte ihre Kaskoversicherung in Anspruch nahm. Die Klägerin ist sog. „Select-Partner" dieser Kaskoversicherung und stellte daraufhin der Geschädigten am 15.04.2020 die nunmehr als Kaskoschaden behandelte Reparatur mit 8.152,04 € in Rechnung. Diesen Betrag erstattete die Beklagte an die Kaskoversicherung, so dass eine Höherstufung der Geschädigten nicht erfolgte.

Mit ihrer Klage macht die Klägerin gegenüber der Beklagten aus abgetretenem Recht der Geschädigten den Differenzbetrag zwischen beiden Rechnungen in Höhe von 5.149,98 € geltend und beruft sich darauf, dass weder der Abschluss einer Kaskoversicherung durch die Geschädigte noch deren Inanspruchnahme den Schutz der Beklagten bezweckt hätten, so dass diese auf den ursprünglich berechtigterweise in Rechnung gestellten Betrag in Anspruch genommen werden könne. Hinsichtlich der weitergehenden Darstellung des Sach- und Streitstandes sowie der erstinstanzlichen Anträge wird auf den Tatbestand im angefochtenen Urteil des Landgerichts Mainz vom 18.02.2022 Bezug genommen. Mit seinem angegriffenen Urteil hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Im Berufungsverfahren beantragt die Klägerin:

1. Das Urteil des Landgerichts Mainz vom 18.02.2022, Az.: 9 O 154/21, wird aufgehoben.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere 5.149,98 € nebst Zinsen in Höhe von 9%-Punkten über dem Basiszinssatz hieraus seit dem 03.07.2020 zu zahlen.
3. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der außergerichtlichen Anwaltskosten der Klägerin in Höhe von 571,44 €.

Die Beklagte beantragt,
die Berufung zurückzuweisen.

Die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Mainz vom 18.02.2022, Aktenzeichen 9 O 154/21, ist gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil nach einstimmiger Auffassung des Senats das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordert und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung über die Berufung nicht geboten ist.

Zur Begründung wird auf den vorausgegangenen Hinweis des Senats vom 30.06.2022 Bezug genommen, an welchem der Senat nach nochmaliger Beratung der Sache im Ergebnis festhält. Auch die Ausführungen in der Gegenerklärung vom 20.07.2022 geben zu einer Änderung keinen Anlass.

Dabei verkennt der Senat nicht, dass Sinn und Zweck des Abschlusses einer Kaskoversicherung nicht die Besserstellung eines künftigen Unfallgegners ist und die Geschädigte F. – auch bei vollständiger Erstattung sämtlicher ihr hierdurch erwachsender Nachteile – durch die Beklagte grundsätzlich nicht zu einer Inanspruchnahme ihrer Kaskoversicherung hätte rechtlich gezwungen werden können (ob hier angesichts der erheblich niedrigeren Abrechnungssätze des Select-Programmes unter Schadensminderungsgesichtspunkten ausnahmsweise etwas anderes gelten kann, bedarf keiner abschließenden Entscheidung und damit auch keiner Zulassung der Revision zu dieser Frage). Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor, da sich – aus welchen Gründen auch immer – die Geschädigte von sich aus für die Schadensabwicklung durch vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Kaskoversicherung entschieden hat. Dann sind für das Rechtsverhältnis zwischen der Geschädigten und der Beklagten aber auch jene Schadensbeträge maßgeblich, die der Geschädigten bei diesem von ihr gewählten Weg des Schadensersatzes entstanden sind. Nur diese Schäden konnte sie von der Beklagten erstattet verlangen und nur die entsprechenden Beträge konnte sie im Wege der Abtretung auf die Klägerin übertragen. Die auf den als Kaskoschaden behandelten Unfall entfallenden Reparaturkosten hat die Kaskoversicherung der Geschädigten aber umfassend an die Klägerin bezahlt und

ihrerseits gleichfalls umfassend von der Beklagten erstattet erhalten. Ein irgendwie abtretungsfähiger Rest ist insoweit nicht verblieben.
Und auch wenn man die von der Klägerin ausgestellten Rechnungen in den Fokus der Argumentation nimmt, gelangt man zum selben Ergebnis. Ihre erbrachte Reparaturleistung konnte die Klägerin nämlich nur einmal gegenüber der Geschädigten in Rechnung stellen. Durch die letztlich maßgebliche Rechnung vom 15.04.2020 hat die Klägerin somit im Verhältnis zur Geschädigten - konkludent oder auch ausdrücklich - die ursprüngliche (unter der gleichen Kundennummer, aber mit anderer Rechnungsnummer erstellte) Rechnung vom 19.03.2020 aufgehoben, so dass diese rechtlich nicht mehr existent ist. Die von der Geschädigten geschuldeten Reparaturkosten beschränkten sich damit auf den aus der Rechnung vom 15.04.2020 ersichtlichen Betrag. Mehr schuldete sie der Klägerin nicht und mehr konnte sie von der Beklagten nicht erstattet verlangen, so dass es auch vor diesem Hintergrund - nach Ausgleich des genannten Betrages durch die beiden Versicherungen - keine weitergehende abtretungsfähige Forderung der Geschädigten gegenüber der Beklagten mehr gab.
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.
Die Feststellung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des angefochtenen Urteils erfolgte gemäß §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.
Der Streitwert für das Berufungsverfahren wurde in Anwendung der §§ 47, 48 GKG bestimmt.

OLG FRANKFURT A. M.

Urt. v. 22.6.2022 – 17 U 21/22

Amtlicher Leitsatz

1. **Fahrgassen auf Parkplätzen sind grundsätzlich keine dem fließenden Verkehr dienenden Straßen und gewähren deshalb keine Vorfahrt. Kreuzen sich zwei dem Parkplatzsuchverkehr dienende Fahrgassen eines Parkplatzes bzw. eines Parkhauses, gilt für die herannahenden Fahrzeugführer das Prinzip der gegenseitige Rücksichtnahme (§ 1 StVO), d.h., jeder Fahrzeugführer ist verpflichtet, defensiv zu fahren und die Verständigung mit dem jeweils anderen Fahrzeugführer zu suchen.**

2. **Etwas anderes gilt nur dann, wenn die angelegten Fahrspuren eindeutig und unmissverständlich Straßencharakter haben und sich bereits aus ihrer baulichen Anlage ergibt, dass sie nicht der Suche von freien Parkplätzen dienen, sondern der Zu- und Abfahrt der Fahrzeuge. Für den Straßencharakter können eine für den Begegnungsverkehr ausreichende Breite der Fahrgassen und andere leicht fassbare bauliche Merkmale einer Straße wie Bürgersteige, Randstreifen oder Gräben sprechen. Fehlt es an solchen baulichen Merkmalen, muss die Ausgestaltung umso klarer durch die Fahrbahnführung und -markierung sein. Maßgeblich ist jedoch, dass die Funktion des § 8 Abs. 1 StVO, nämlich die Schaffung und Aufrechterhaltung eines (quasi) fließenden Verkehrs, auf der fraglichen Verkehrsfläche deutlich im Vordergrund steht. Eine Fahrgasse zwischen markierten Parkreihen ist daher keine Fahrbahn mit Straßencharakter, wenn die Abwicklung des ein- und ausparkenden Rangierverkehrs zumindestens auch zweckbestimmend ist.**

Tenor

Das am 23. Dezember 2021 verkündete Urteil des Landgerichts Wiesbaden wird teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:
Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 3.772,89 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 8. April 2020 und weitere 453,87 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10. Juli 2020 zu zahlen.
Im Übrigen wird die Klage abgewiesen. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
Die in erster Instanz entstanden Kosten des Rechtsstreits werden gegeneinander aufgehoben. Von den Kosten des Berufungsverfahrens fallen dem Kläger 2/3 und den Beklagten 1/3 zur Last.
Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.

Der Kläger wendet sich mit der Berufung gegen die Teilabweisung seiner Klage, mit der er die Beklagten auf Zahlung von Schadensersatz wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls in Anspruch genommen hat.

Der Kläger ist Eigentümer und Halter des Fahrzeugs Pkw 1 mit dem amtlichen Kennzeichen ... Der Beklagte zu 1 war zum Unfallzeitpunkt Halter und Fahrer des Fahrzeugs Pkw 2 mit dem amtlichen Kennzeichen ..., welches bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversichert war.

Am XX.XX.2020 befuhr X mit dem Fahrzeug des Klägers den Parkplatz eines Baumarktes in Stadt1, dessen Betreiber für den Parkplatz die Geltung der StVO angeordnet hatte. Die von Herrn X benutzte Fahrgasse führt zur Ausfahrt des Parkplatzgeländes. In diese Fahrgasse münden von rechts mehrere Fahrgassen ein. Eine dieser Fahrgassen befuhr der Beklagte zu 1 mit seinem Fahrzeug, als es im Einmündungsbereich zum Zusammenstoß der Fahrzeuge der Parteien kam. In Fahrtrichtung links neben der von Herrn X benutzten Fahrgasse sind im rechten Winkel Parkboxen angeordnet. Rechts und links der einmündenden Fahrgassen befinden sich ebenfalls im rechten Winkel angeordnete Parkboxen. Wegen der Einzel-

heiten der Örtlichkeit sowie der Anstoßsituation der Fahrzeuge wird auf die Anlagen zum Gutachten des in erster Instanz tätigen Sachverständigen Y (Bl. 117 – 121 und 130 – 132 d.A.) Bezug genommen.

Der Kläger hat die Beklagten wegen der an seinem Fahrzeug entstandenen Schäden auf Zahlung der Reparaturkosten gemäß Gutachten i.H.v. 6.002,25 €, der Gutachterkosten i.H.v. 933,07 €, einer allgemeinen Kostenpauschale i.H.v. 25,00 € und auf Ersatz eines merkantilen Fahrzeugminderwertes i.H.v. 650,00 € in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat der Kläger die Zahlung von Verzugszinsen und die Erstattung vorgerichtlich angefallener Rechtsanwaltskosten verlangt.

Das Landgericht hat nach Einholung des Gutachtens des Sachverständigen Y die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 2.068,76 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 1.886,46 € seit dem 8. April 2020 und aus 182,31 € seit dem 10. Juli 2020 verurteilt. Im Übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, der Kläger habe einen Anspruch gegen die Beklagten in der ausgeurteilten Höhe gem. § 7 Abs. 1 StVG, § 18 StVG, § 115 VVG. Die Beklagten hafteten für den entstandenen Schaden i.H.v. 25 %. Keiner der Parteien sei der Nachweis gelungen, dass der Unfall für sie ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG darstelle. Im Verhältnis der beteiligten Fahrzeughalter hänge deshalb gem. § 17 Abs. 1 StVG die Verpflichtung zum Ersatz sowie zum Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden sei. Bei der danach vorzunehmenden Abwägung sei zulasten des Klägers ein Vorfahrtverstoß gem. § 8 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 StVO zu berücksichtigen. Der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs, der über die Einmündung hinaus geradeaus gefahren sei, hätte dem von rechts kommenden Beklagten zu 1 nach der Regel „rechts vor links“ die Vorfahrt gewähren müssen. Die Vorschrift des § 8 Abs. 1 StVO sei auf dem öffentlich zugänglichen Parkplatz anwendbar. Die Geltung der StVO sei durch ein Verkehrsschild angeordnet worden. Inwieweit die Vorfahrtregel des § 8 Abs. 1 StVO auf einem Parkplatz Anwendung finde, hänge davon ab, ob die Fahrspuren lediglich dem ruhenden Verkehr, d.h. dem Parkplatzsuchverkehr, dienen oder ob sie darüber hinaus Straßencharakter besitzen. Entscheidend für die Beurteilung seien die sich den Kraftfahrern bietenden baulichen Verhältnisse, insbesondere die Breite der Fahrspuren sowie ihre Abgrenzung von den Parkboxen. Hier wiesen die Fahrspuren des Parkplatzes eine ausreichende Breite auf, um zwei Fahrzeugen die Vorbeifahrt bzw. dem durchfahrenden Fahrzeug die Vorbeifahrt an einem einen Parkplatz suchenden Fahrzeug zu ermöglichen. Die Breite der Fahrspur vermittele den Parkplatznutzern einen gewissen Straßencharakter, der durch den Umstand, dass keine Richtungspfeile vorhanden seien und die Fahrspuren umlaufend befahren werden könnten, verstärkt werde. Für die Parkplatznutzer liege es deshalb nahe, dass an den Schnittpunkten der Fahrspuren die Rechts-vor-links-Regel anzuwenden sei.

Der Beweis des ersten Anscheins spreche für eine Missachtung des Vorfahrtrechts des Beklagten zu 1 durch den Fahrer des klägerischen Fahrzeugs. Die Wartepflicht des § 8 StVO gelte, bis der Einfahrende sich vollständig auf der vorfahrtsberechtigten Straße eingeordnet und eine den dort fahrenden Fahrzeugen entsprechende Geschwindigkeit erreicht habe. Danach habe sich der Unfall im Zusammenhang mit dem Vorfahrtverstoß des Fahrers des klägerischen Fahrzeugs ereignet. Wie der Sachverständige ausgeführt habe, habe das Klägerfahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision den Einmündungsbereich noch nicht vollständig verlassen gehabt.

Den Anscheinsbeweis habe der Kläger nicht erschüttern können. Es stehe nicht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Beklagte zu 1 mit einer überhöhten Geschwindigkeit in die vom Klägerfahrzeug befahrene Fahrgasse eingefahren sei und der Fahrer des Klägerfahrzeugs das Beklagtenfahrzeug deshalb nicht habe rechtzeitig wahrnehmen können. Der Sachverständige habe keine Feststellungen dazu treffen können, ob das Beklagtenfahrzeug vor der Einmündung angehalten oder ohne anzuhalten in die Einmündung eingefahren sei. Auch habe der Sachverständige keine Feststellungen zur Annäherungsgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs treffen können.

Bei Vorfahrtverletzungen auf Parkplätzen könne nicht von einer Alleinhaftung des Wartepflichtigen ausgegangen werden. Im Bereich von Parkplätzen müsse der Bevorrechtigte in besonderem Maße mit Vorfahrtverletzungen rechnen, so dass er sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen könne. Zum anderen stelle ein Vorfahrtverstoß auf einem Parkplatz aufgrund der baulichen Gegebenheiten, der ständig wechselnden Verkehrssituationen und der undurchsichtigen Regeln grundsätzlich keinen schwerwiegenden Verstoß dar, der ein Zurücktreten der einfachen Betriebsgefahr des vorfahrtberechtigten Fahrzeugs rechtfertige. Eine Mithaftung des Bevorrechtigten i.H.v. 25 % sei daher ohne Hinzutreten weiterer gefahrerhöhender Umstände regelmäßig anzunehmen.

Die geltend gemachten Reparaturkosten seien lediglich i.H.v. 5.937,71 € ersatzfähig. Vollständig ersatzfähig seien hingegen die Kosten des Privatgutachtens i.H.v. 933,07 € und die allgemeine Kostenpauschale i.H.v. 25,00 €. Zudem sei der merkantile Minderwert i.H.v. 650,00 € ersatzfähig. Unter Berücksichtigung der Haftungsquote von 75 % zu 25 % ergebe sich ein Anspruch des Klägers i.H.v. 1.886,45 €.
Zudem habe der Kläger einen Anspruch auf Zahlung i.H.v. 25 % der entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten von 729,23 €, mithin 182,31 €.

Mit seiner Berufung möchte der Kläger die Verurteilung der Beklagten auf der Grundlage einer Haftungsquote von 100 % erreichen. Er nimmt die Teilabweisung seiner Klage nur insoweit hin, als das Landgericht Nettoreparaturkosten i.H.v. 64,54 € aberkannt hat.

Der Kläger macht geltend, das Landgericht habe zu Unrecht einen Vorfahrtverstoß des Fahrers des klägerischen Fahr-

zeugs angenommen und deshalb zulasten der Beklagten lediglich die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs in Ansatz gebracht. Das Landgericht habe die örtlichen Gegebenheiten rechtlich unzutreffend bewertet. Es habe nicht berücksichtigt, dass die vom Fahrer des klägerischen Fahrzeugs befahrene Fahrgasse eine geradlinig verlaufende, breit ausgebaute Ein- und Ausfahrtstraße des Parkplatzes sei, während die vom Beklagten zu 1 befahrene Fahrgasse eine untergeordnete Bedeutung habe. Letztere diene nur der Parkplatzsuche und der Zufahrt zu den Parkboxen. Sie weise keinen Straßencharakter auf. Auf ihr fahrende Fahrzeuge seien mithin nicht gem. § 8 Abs. 1 StVO bevorrechtigt. Bevorrechtigt sei vielmehr die auf der Ein- und Ausfahrtstraße fahrenden Fahrzeuge, mithin das Fahrzeug des Klägers.

Entgegen der Ansicht des Landgerichts sei der Unfall für den Fahrer des klägerischen Fahrzeugs unvermeidbar gewesen. Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG müsse aufseiten der Beklagten ein kausaler Verstoß gegen § 10 S. 1 StVO berücksichtigt werden. Im Hinblick auf das sorgfaltswidrige Fahrverhalten überwiege das Verschulden des Beklagten zu 1 derart, dass auch die Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs vollkommen zurücktrete. Das erstinstanzliche Urteil und die gebildete Haftungsquote könnten deshalb keinen Bestand haben.

Der Kläger beantragt,
unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Wiesbaden vom 23. Dezember 2021

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, über den bereits mit Urteil des Landgerichts zugesprochenen Betrag hinaus an den Kläger weitere 5.659,33 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 8. April 2020 zu zahlen,
2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, über den bereits mit Urteil des Landgerichts zugesprochenen Betrag hinaus an den Kläger weitere vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten i.H.v. 546,92 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10. Juli 2020 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,
die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigen die angefochtene Entscheidung.

II.
Die zulässige Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg. Im Übrigen ist die Berufung unbegründet.

Das Landgericht ist zunächst zutreffend davon ausgegangen, dass der Beklagte zu 1 als Halter des unfallbeteiligten PKW2 nicht schon deshalb gem. § 7 Abs. 1 StVG zu 100 % für die Folgen der Kollision einzustehen hat, weil der Unfall für den Fahrer des klägerischen Fahrzeugs unabwendbar i.S.v. § 17 Abs. 3 StVG gewesen wäre, wie der Kläger meint. Der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs hätte selbst dann nicht gem. § 17 Abs. 3 S. 2 StVG jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet, wenn der Beklagte zu 1 mit dem Einfahren in die vom Klägerfahrzeug befahrene Fahrgasse gegen § 10 S. 1 StVO verstoßen hätte. Ein Bevorrechtigter, der davon ausgehen muss, dass sein Vorrecht von anderen Verkehrsteilnehmern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglicherweise nicht erkannt wird, ist zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme verpflichtet; er muss damit rechnen, dass sein Vorrecht missachtet wird, und muss seine Fahrweise darauf einstellen (vgl. BGH, Urteil vom 20. November 2007 – VI ZR 8/07 –, Rn. 16, juris). Dies hat der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs nicht getan, obwohl dazu angesichts der besonderen Umstände des Parkplatzverkehrs Anlass bestand. Auf Parkplätzen muss damit gerechnet werden, dass die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer von der Suche nach einem freien oder geeigneten Einstellplatz besonders beansprucht ist. Das verlangt eine besondere Rücksichtnahme aller Beteiligten aufeinander (BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 – VI ZR 6/15 –, Rn. 15, juris). Deshalb muss auch ein Bevorrechtigter auf einem derartigen Parkplatz mit erhöhter Vorsicht fahren und den wartpflichtigen Verkehr beobachten (OLG Düsseldorf, Urteil vom 7. März 2017 – I-1 U 97/16 –, Rn. 48, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 8. September 2009 – 14 U 45/09 –, Rn. 13, juris; OLG Köln, Urteil vom 8. Dezember 1994 – 18 U 117/94 –, Rn. 9, juris; OLG Hamm, Urteil vom 6. Oktober 1993 – 13 U 91/93 –, Rn. 4, juris; OLG Nürnberg, Urteil vom 29. April 1977 – 1 U 175/76 –, Rn. 32, juris)

Das Landgericht hat daher zu Recht angenommen, dass die Regelung des § 17 Abs. 1 StVG anwendbar ist. Nach § 17 Abs. 1 StVG bestimmt sich im Verhältnis der Fahrzeughalter der Umfang des zu leistenden Ersatzes nach den Umständen, und zwar insbesondere danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der danach vorzunehmenden Abwägung kommt es maßgeblich darauf an, ob die Betriebsgefahr der unfallbeteiligten Fahrzeuge durch besondere Umstände, etwa wegen einer fehlerhaften oder verkehrswidrigen Fahrweise der Fahrzeugführer, erhöht war (BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 – VI ZR 126/99 –, Rn. 23, juris).

Soweit das Landgericht im Rahmen der Abwägung zulasten des Klägers davon ausgegangen ist, dass der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs das Vorfahrtsrecht des Beklagten zu 1 verletzt hat, vermag sich der Senat dieser Beurteilung nicht anzuschließen.

Der Beklagte zu 1 durfte kein Vorfahrtsrecht nach § 8 Abs. 1 S. 1 StVO für sich in Anspruch nehmen. Zwar sind die Regeln der Straßenverkehrsordnung auf öffentlich zugänglichen Privatparkplätzen wie dem hier streitgegenständlichen Parkplatz grundsätzlich anwendbar (BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 – VI ZR 6/15 –, Rn. 11, juris), und zwar unabhängig davon, ob der Eigentümer der Parkfläche die Geltung der StVO durch eine Beschilderung ausdrücklich angeordnet hat (OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/17 –, Rn. 4, juris). Fahrgassen auf Parkplätzen sind jedoch grundsätzlich keine dem fließenden Verkehr dienenden Straßen und gewähren deshalb keine Vorfahrt (OLG Düsseldorf, Urteil vom

7. März 2017 – I-1 U 97/16 –, Rn. 51, juris). Kreuzen sich zwei dem Parkplatzsuchverkehr dienende Fahrgassen eines Parkplatzes bzw. eines Parkhauses, gilt für die herannahenden Fahrzeugführer das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO), d.h., jeder Fahrzeugführer ist verpflichtet, defensiv zu fahren und die Verständigung mit dem jeweils anderen Fahrzeugführer zu suchen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 7. März 2017 – I-1 97/16 –, Rn. 48, juris; KG Berlin, Beschluss vom 12. Oktober 2009 – 12 U 233/08 –, Rn. 7, juris). Etwas anderes gilt nur dann, wenn die angelegten Fahrspuren eindeutig und unmissverständlich Straßencharakter haben und sich bereits aus ihrer baulichen Anlage ergibt, dass sie nicht der Suche von freien Parkplätzen dienen, sondern der Zu- und Abfahrt der Fahrzeuge (OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/19 –, Rn. 5, juris; KG Berlin, Beschluss vom 9. Juli 2018 – 25 U 159/17 –, Rn. 4, juris; OLG Köln, Beschluss vom 10. Dezember 1974 – Ss 167/74 –, juris; OLG Oldenburg, Urteil vom 26. März 1982 – 11 U 74/81 –, beck-online; für eine analoge Anwendung des § 8 StVO für Fahrgassen mit Straßencharakter: OLG Düsseldorf, Urteil vom 7. März 2017 – I-1 U 97/16 –, Rn. 52, juris). Für den Straßencharakter können eine für den Begegnungsverkehr ausreichende Breite der Fahrgassen (OLG Frankfurt, Urteil vom 8. September 2009 – 14 U 45/09 –, Rn. 14, juris) und andere leicht fassbare bauliche Merkmale einer Straße wie Bürgersteige, Randstreifen oder Gräben sprechen (OLG Karlsruhe, Urteil vom 11. November 1988 – 10 U 55/88 –, Rn. 5, juris). Fehlt es an solchen baulichen Merkmalen, muss die Ausgestaltung umso klarer durch die Fahrbahnführung und -markierung sein (OLG Karlsruhe, Urteil vom 11. November 1988 – 10 U 55/88 –, Rn. 5, juris). Maßgeblich ist jedoch, dass die Funktion des § 8 Abs. 1 StVO, nämlich die Schaffung und Aufrechterhaltung eines (quasi) fließenden Verkehrs, auf der fraglichen Verkehrsfläche deutlich im Vordergrund steht (OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/19 –, Rn. 5, juris). Eine Fahrgasse zwischen markierten Parkreihen ist daher keine Fahrbahn mit Straßencharakter, wenn die Abwicklung des ein- und ausparkenden Rangierverkehrs zumindest auch zweckbestimmend ist (OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/19 –, Rn. 6, juris; KG Berlin, Beschluss vom 9. Juli 2018 – 25 U 159/17 –, Rn. 5, juris; OLG Hamm, Urteil vom 29. August 2014 – I-9 U 26/14 –, Rn. 17, juris; Siegel, NJW 2019, 2502, 2504; a.A. OLG Frankfurt, Urteil vom 8. September 2009 – 14 U 45/09 –, Rn. 14, juris).

Nach diesen Grundsätzen handelt es sich bei den von den unfallbeteiligten Fahrzeugen befahrenen Fahrgassen nicht um Verkehrsflächen, die eindeutig und unmissverständlich Straßencharakter haben. Zwar sind die Gassen ausreichend breit, damit Gegenverkehr passieren kann, und zwischen den Parkflächen und den Fahrgassen sind teilweise Pflanzbeete angelegt. Es fehlen jedoch straßentypische bauliche Merkmale und Straßenmarkierungen. Es gibt keine Gehwege, keine Randstreifen, keine Mittelstreifen, keine Richtungspfeile usw. Zudem dienen beide Fahrgassen ersichtlich nicht ausschließlich dem fließenden Verkehr. Links der vom Klägerfahrzeug befahrenen Fahrgasse und auf beiden Seiten der Fahrgasse des Beklagtenfahrzeugs befinden sich Parkboxen. Die Fahrgassen werden daher vom Fahrzeugverkehr auch als Rangierflächen für das Ein- und Ausparken genutzt. Unter diesen Umständen kommt eine (analoge) Anwendung der Vorfahrtregelung des § 8 Abs. 1 S. 1 StVO nicht in Betracht.

Auf der anderen Seite ist entgegen der Ansicht des Klägers im Rahmen der Abwägung kein Verstoß des Beklagten zu 1 gegen § 10 StVO zu berücksichtigen. Der Beklagte zu 1 hatte beim Einfahren auf die vom Klägerfahrzeug befahrene Fahrgasse nicht die hohen Sorgfaltsanforderungen des § 10 StVO zu erfüllen. Nach § 10 StVO hat sich derjenige, der von einem anderen Straßenteil auf die Fahrbahn einfährt, so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Der Beklagte ist indes nicht von einem anderen Straßenteil auf die Fahrbahn eingefahren. Die vom Klägerfahrzeug befahrene Fahrgasse hat keinen Straßencharakter. Sie dient ebenso wie die anderen Fahrgassen auch dem Einfahren in und dem Ausfahren aus den seitlich angeordneten Parkboxen, auch wenn die Fahrgasse zugleich Zubringer für die anderen Fahrgassen und die Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes ist. Die vom Beklagten zu 1 befahrene Fahrgasse ist der vom Klägerfahrzeug befahrenen Fahrgasse nicht erkennbar untergeordnet. Wenn beide Fahrbahnen vergleichbar gestaltet sind und es auch keine anderen für die Fahrzeugführer erkennbaren Anzeichen für die Unterordnung einer von ihnen gibt, kann nicht von einer untergeordneten Verkehrsfläche ausgegangen werden. Ein Verkehrsteilnehmer ist auf klare einfache Anhaltspunkte angewiesen und muss in erster Linie auf sichtbare Merkmale zurückgreifen, um aus dem an Ort und Stelle erkennbaren Gesamtbild Schlüsse darauf ziehen zu können, welche Verkehrsregelung eingreift (OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/19 –, Rn. 9, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 07. März 2017 – I-1 U 97/16 –, Rn. 55, juris). Danach sind die fraglichen Fahrgassen gleichgeordnet. Weder gibt es an den einmündenden Fahrgassen Haltelinien, noch ist deren Fahrbahnoberfläche anders gestaltet (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 6. Oktober 1993 – 13 U 91/93 -, Rn. 6, juris). Auch sind die einmündenden Fahrgassen nicht deutlich schmaler als der Zubringer (vgl. OLG München, Urteil vom 27. Mai 2020 – 10 U 6767/19 -, Rn. 7, juris; OLG Hamm, Urteil vom 29. August 2014 – I-9 U 26/14 -, Rn. 17, juris).

Unter diesen Umständen sind die feststehenden Verursachungsbeiträge der Fahrer der unfallbeteiligten Fahrzeuge als gleichgewichtig anzusehen. Der durch den Unfall verursachte Schaden ist zu teilen.

Der Kläger kann mithin verlangen:

Nettoreparaturkosten: 5.937,71 €

Gutachterkosten: 933,07 €

merkantiler Minderwert: 650,00 €

Kostenpauschale: 25,00 € 7.545,78 € davon 50%: 3.772,89 €.

Dieser Betrag ist gem. §§ 286 Abs. 1 S. 1, 288 Abs. 1 BGB seit dem 8. April 2020 in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

Des Weiteren hat der Kläger einen Anspruch gegen die Beklagten auf Erstattung der vorgerichtlich angefallenen Rechtsanwaltskosten als Teil des entstandenen Schadens. Das Landgericht hat zutreffend erkannt, dass sich der Freistellunganspruch des Klägers in einen Zahlungsanspruch gewandelt hat. Unzutreffend ist allerdings die Berechnung der Höhe des Anspruchs durch das Landgericht. Bei den vorgerichtlichen Anwaltskosten wird die Mitverantwortung des Geschädigten nicht durch eine Quotierung der Kosten berücksichtigt, sondern durch eine Quotierung des Gegenstandswerts, der nach dem Rechtsanwaltsvergütungsgesetz die Höhe der Rechtsanwaltsgebühren bestimmt (BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 – VI ZR 249/11 –, Rn. 9, juris). Der Kläger kann damit aus einem Gegenstandswert von 3.772,89 € eine 1,3-fache Geschäftsgebühr in Höhe von 361,40 €, eine Auslagenpauschale in Höhe 20,00 € und die auf diese Positionen entfallende Umsatzsteuer in Höhe von 72,47 €, mithin insgesamt 453,87 € verlangen. Dieser Betrag ist gem. §§ 286 Abs. 1 S. 2, 288 Abs. 1 ZPO seit dem Tag nach Eintritt der Rechtshängigkeit der Klage zu verzinsen.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor.

LG ARNSBERG

Beschluss vom 18.08.2022 – 3 Ns-180 Js 715/21-98/22

Amtlicher Leitsatz
Das Berufungsgericht kann die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO (erneut) entziehen, wenn das Amtsgericht trotz Vorliegens eines Regelfalls des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB keine Ausführungen zur unterbliebenen Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis macht.

Tenor
Die Fahrerlaubnis der Angeklagten wird vorläufig entzogen. Dieser Beschluss bewirkt gleichzeitig die Beschlagnahme des Führerscheins.

Gründe
I.
Das Amtsgericht Warstein hat die Angeklagte am 07.06.2022 wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30 € verurteilt und ihr verboten, für die Dauer von zwei Monaten Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen. Das Amtsgericht hat ferner entschieden, dass eine Anrechnung auf die durch Beschluss über den vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis bewirkten Sperre nicht erfolgt.

Gegen das Urteil hat die Staatsanwaltschaft zuungunsten der Angeklagten Berufung eingelegt und diese auf den Rechtsfolgenausspruch und konkret auf die unterlassene Entziehung der Fahrerlaubnis beschränkt. Das Amtsgericht hatte die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis am 13.06.2022 aufgehoben.

II.
Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis beruht auf § 111a StPO. Es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass der Angeklagten gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden wird. Denn die Angeklagte ist – insoweit rechtskräftig – wegen einer fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c Abs. 1 Nr. 1a StGB verurteilt worden.

Das Berufungsgericht ist nicht gehindert, diese Maßnahme anzuordnen, obwohl das Amtsgericht in dem angefochtenen Urteil eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB nicht angeordnet hat. Zwar werden für eine solche Konstellation in Ansehung des § 111a Abs. 2 StPO regelmäßig neue Tatsachen oder Beweismittel gefordert (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, § 111a, RN 3 aE und RN 13, m.w.N.). Dem steht es jedoch gleich, wenn das angefochtene Urteil trotz Vorliegens eines Regelfalls des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB jegliche Ausführungen für eine Widerlegung der Regelvermutung vermissen lässt und die Frage eines Eignungsmangels weder positiv noch negativ beantwortet.

So verhält es sich hier. In den schriftlichen Urteilsgründen ist entgegen § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO nicht ausgeführt, warum die Fahrerlaubnis nicht entzogen worden ist, obwohl ein Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB vorliegt. Es wird lediglich die Anordnung des Fahrverbots damit begründet, dieses sei als Denkzettel und Besinnungsstrafe zur Einwirkung auf die Angeklagte erforderlich. Eine Auseinandersetzung mit der Frage, ob sich aus der rechtswidrigen Tat ergibt, dass die Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist oder die gesetzliche Regelvermutung widerlegt ist, fehlt jedoch völlig.
Dem Erfordernis des Vorliegens neuer Tatsachen steht es nach Ansicht der Kammer deshalb gleich, wenn solche tatsächlichen Umstände in dem Urteil erster Instanz trotz gesetzlicher Vorgabe gar nicht berücksichtigt worden sind und in der Berufungsinstanz erstmals in die Entscheidungsfindung einfließen (müssen), also die tatsächliche Frage eines Eignungsmangels erstmals geklärt werden muss.

Die Beschlagnahmeanordnung beruht auf § 111a Abs. 3 StPO.

OLG DRESDEN

Urteil vom 13.07.2022 – 1 U 2039/21

Amtlicher Leitsatz
Dem Geschädigten steht gegenüber dem Schädiger kein Anspruch auf Schadensersatz wegen Verdienstausfall zu, wenn er im berechtigten Vertrauen auf eine objektiv falsche Krankschreibung nicht arbeitet und deshalb einen Verdienstausfall erleidet. Der Geschädigte muss vielmehr nachweisen, dass er tatsächlich objektiv arbeitsunfähig war.

Aus den Gründen
Der Kläger macht Schadensersatz und Schmerzensgeld aus einem Unfallereignis vom 08.05.2019 geltend, welches sich gegen 10.00 Uhr in der Waschstraße der W1. GmbH in der …-straße … in C. ereignete. Die Schäden wurden durch die Beklagte zu 2) bereits teilweise reguliert. Streitgegenständlich ist, ob noch über das bereits geleistete Schmerzensgeld weiteres Schmerzensgeld zu zahlen ist, dem Kläger ein Schadensersatzanspruch wegen Verdienstausfall über den 05.09.2019 hinaus zusteht und die Höhe der zu erstattenden Kosten, die dem Kläger durch die vorgerichtliche Inanspruchnahme seiner Prozessbevollmächtigten entstanden sind.

[…]

Die Berufung und die Anschlussberufung sind zulässig. Sie haben indes keinen Erfolg.

1. Die Berufung des Klägers hat keinen Erfolg, soweit sie sich dagegen wendet, dass das Landgericht ihm Verdienstausfall für nur 2 1/2 Monate und nicht für die gesamte Zeit der Krankschreibung bis zum 14.09.2020 zugesprochen hat.

1.1 Der nach §§ 249 ff., 842, 843 BGB (bzw. § 11 StVG) zu ersetzende Erwerbsschaden umfasst zwar nicht nur den Verlust des Einkommens, sondern alle wirtschaftlichen Beeinträchtigungen, die der Geschädigte erleidet, weil er seine Arbeitskraft verletzungsbedingt nicht verwerten kann (Küppersbusch/Höher, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 13. Aufl., Rn. 41; Jahnke/Burmann, Hdb. Personenschadensrecht, 2. Aufl., 3. Kap., Rn. 440; Burmann/Jahnke, DAR 2020, 503).

Nach den Feststellungen des sachverständig beratenen Landgerichts, die mit der Berufung auch nicht angegriffen werden, war aber aufgrund der Verletzungen eine Krankschreibung von nur vier Monaten unfallbedingt gerechtfertigt. Unter Berücksichtigung, dass der Kläger für 6 Wochen Entgeltfortzahlung erhielt, war ihm daher lediglich Verdienstausfall für weitere 2 1/2 Monate i.H.v. 352,73 € zuzusprechen.

1.2 Ein Anspruch auf weiteren Verdienstausfall für den weiteren Zeitraum der Krankschreibung bis einschließlich 14.09.2020 besteht hingegen nicht. Denn auch bei berechtigtem Vertrauen auf die objektiv falsche Krankschreibung liegt gegen den Schädiger ein erstattungsfähiger Schadensersatzanspruch des Geschädigten nicht vor (Küppersbusch/Höher, a.a.O. Rn. 106).

Gegenteiliges lässt sich auch nicht aus den Entscheidungen des Bundesgerichtshofs vom 16.10.2001 (Az.: VI ZR 408/00, MDR 2002, 29, 30) und vom 23.06.2020 (Az.: VI ZR 435/19, VersR 2021, 1497, 1499 f. Tz. 21) herleiten. Gegenstand beider Klagen waren Schadensersatzansprüche der Arbeitgeber der jeweils Geschädigten auf Erstattung gezahlten Lohnes, wobei die Zahlung in dem Fall, der der Entscheidung vom 16.10.2001 zugrunde lag, aufgrund vertraglicher Vereinbarung, und in dem Fall, der der Entscheidung vom 23.06.2020 zugrunde lag, auf der Grundlage des Entgeltfortzahlungsgesetzes erfolgte. In den Entscheidungen hat zwar der Bundesgerichtshof jeweils ausgeführt, dass dem Arbeitnehmer, der berechtigterweise auf die ihm bescheinigte Arbeitsunfähigkeit vertraut und deshalb nicht arbeitet, hierdurch ein ersatzfähiger normativer Schaden in Höhe des Gehalts entsteht. Hieraus folgt aber nicht ohne Weiteres, dass dem Geschädigten der Verdienstausfall unabhängig davon, ob die Arbeitsunfähigkeit kausal auf den Unfall zurückzuführen war, vom Schädiger allein deswegen zu erstatten ist, weil der Geschädigte – wie hier der Kläger – auf die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung des Arztes berechtigterweise vertraute und deswegen nicht arbeitete.

Insoweit ist die getroffene Feststellung des Bundesgerichtshofs im Zusammenhang der Urteile zu sehen. In beiden Entscheidungen erfolgte die Feststellung zum Schaden im Rahmen von Hinweisen an die Instanz, an die der Rechtsstreit zurückverwiesen wurde, unter dem Gesichtspunkt, dass der Beweismaßstab nach § 287 ZPO eröffnet ist. In der Entscheidung vom 23.06.2020 hat der Bundesgerichtshof zunächst darauf hingewiesen, dass der Forderungsübergang gemäß § 6 EFZG voraussetze, dass der geschädigte Arbeitnehmer aufgrund gesetzlicher Vorschriften von dem Schädiger Schadensersatz wegen des Verdienstausfalls beanspruchen könne, der ihm durch die Arbeitsunfähigkeit entstanden ist, und der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer nach dem Entgeltfortzahlungsgesetz Arbeitsentgelt fortgezahlt habe. Der Arbeitgeber habe daher außer der Entgeltfortzahlung darzulegen und zu beweisen, dass dem geschädigten Arbeitnehmer gegen den Schädiger ein Anspruch auf Ersatz des (normativen) Verdienstausfallschadens aus § 823 Abs. 1 BGB oder § 7 Abs. 1, § 11 Satz 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 VVG zustehe. Es würden insoweit keine anderen Grundsätze gelten, als wenn der Geschädigte seinen Schadensersatzanspruch selbst geltend machen würde (BGH, VersR 2021, 1497, 1498 Tz. 10).

In seinem in der Entscheidung vom 16.10.2001 gegebenen Hinweis (BGH, VersR 2021, 1497, 1499 f. Tz. 21) hat der Bundesgerichtshof zunächst ausgeführt, dass für die Frage, ob die Beschwerden zur krankheitsbedingten Arbeitsunfähigkeit und damit zum (normativen) Verdienstausfallschaden

führten (haftungsausfüllende Kausalität), das erleichterte Beweismaß des § 287 ZPO gelte. Dabei werde der Tatrichter zu berücksichtigen haben, dass er den Beweis, es habe eine krankheitsbedingte Arbeitsunfähigkeit vorgelegen, normalerweise als erbracht ansehen könne, wenn eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorliege, und dass dem Arbeitnehmer, der berechtigterweise auf die ihm bescheinigte Arbeitsunfähigkeit vertraue und deshalb nicht arbeite, hierdurch ein ersatzfähiger normativer Schaden entstehe. Bereits nach dem Wortlaut ergibt sich, dass Voraussetzung für den zu erstattenden (normativen) Verdienstausfall ist, die Arbeitsunfähigkeit ist krankheits- bzw. unfallbedingt. Käme es für die haftungsausfüllende Kausalität und damit die Bejahung eines Schadens allein auf das berechtigte Vertrauen des geschädigten Arbeitnehmers in die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung unabhängig von deren objektiven Richtigkeit an, bedürfte es dieses Beweises nicht. Anknüpfungspunkt wäre dann nämlich nur das berechtigte Vertrauen des geschädigten Arbeitnehmers in die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung und nicht die tatsächliche Unfall- bzw. Krankheitsbedingtheit der Arbeitsunfähigkeit. Es wäre dann allenfalls über das berechtigte Vertrauen des Arbeitnehmers Beweis zu erheben. Anhaltspunkte dafür, dass hieran Zweifel bestanden, lassen sich den Urteilen indes nicht entnehmen. Mit dem Hinweis, dass dem Arbeitnehmer, der berechtigterweise auf die ihm bescheinigte Arbeitsunfähigkeit vertraut und deshalb nicht arbeitet, ein ersatzfähiger normativer Schaden entsteht, konkretisiert daher der Bundesgerichtshof lediglich den Begriff des normativen Schadens in der vorliegenden Fallkonstellation. Anhaltspunkte, dass der Bundesgerichtshof dem geschädigten Arbeitnehmer einen vom Schädiger zu erstattenden Schaden auf Erstattung des Verdienstausfalles unter wertender Betrachtungsweise auch dann zubilligen wollte, wenn die Arbeitsunfähigkeit ganz oder teilweise nicht auf den Unfall zurückzuführen ist, aber der Geschädigte berechtigterweise auf die Richtigkeit der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vertraut, sind nicht ersichtlich. Zu berücksichtigen ist, dass in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs der Begriff des „normativen Schadens" für die Fälle entwickelt wurde, wenn die Differenzbilanz die Schadensentwicklung für den Normzweck der Haftung nicht hinreichend erfasst und daher normativ wertend zu korrigieren ist. Dies ist unter anderem dann anzunehmen, wenn die Vermögenseinbuße durch Leistungen von Dritten, z.B. durch Lohnfortzahlungen des Arbeitgebers, die den Schädiger nicht entlasten sollen, rechnerisch ausgeglichen wird (BGH, Urteil vom 22.11. 2016, Az.: VI ZR 40/16, MDR 2017, 336 f. Tz. 15). Dafür, dass der Bundesgerichtshof den normativen Schadensbegriff auch auf Schäden ausweiten wollte, wenn eine Rechtsgutsverletzung überhaupt nicht oder in einem deutlich geringerem Maße vorliegt als in der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung angenommen, ist nichts ersichtlich (vgl. Burmann/Jahnke, DAR 2020, 503, 504)

Die Auffassung, dass es für die Frage eines Verdienstausfalles nicht darauf ankommt, ob die behauptete Arbeitsunfähigkeit auf den Unfall objektiv kausal zurückzuführen ist, sondern es allein ausreicht, dass der geschädigte Arbeitnehmer berechtigterweise auf die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vertrauen durfte, steht auch im Widerspruch zu den Grundsätzen, die der Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 17.09.2013 (Az.: VI ZR 95/13, zfs 2014, 19, 20 Tz. 14) dargelegt hat. Danach sind die Aufwendungen für den Arzt und für die von ihm aufgrund seiner Verdachtsdiagnose eingeleiteten Maßnahmen und auch die Kosten eines von ihm ausgestellten Attestes, das der Geschädigte zur Durchsetzung seiner Ersatzansprüche wegen der vermeintlich erlittenen Personenschäden verwenden will, nur entschädigungspflichtig, wenn die angenommene unfallbedingte Körper- oder Gesundheitsverletzung tatsächlich verifiziert wird, weil nur sie und nicht schon der Unfall als solcher gesetzlicher Anknüpfungspunkt für die Haftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB ist. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Heilbehandlungskosten anders behandelt werden sollten als der Verdienstausfall (Burmann/Jahnke, DAR 2020, 503, 504).

Es ist ferner zu berücksichtigen, dass die zitierten Entscheidungen des Bundesgerichtshofes vom 16.10.2001 und vom 23.06.2020 im Zusammenhang mit dem Drittleistungsrecht ergangen sind. Drittleistungsrecht, z.B. Arbeitsrecht und Sozialrecht, einerseits und Zivilrecht andererseits sind streng voneinander zu unterscheiden. Die Handhabung und Leistungsverpflichtung im Drittleistungsrecht muss durchaus nicht zwangsläufig eine Entsprechung im Zivilrecht finden (Jahnke/Burmann, a.a.O., 3 Kap. Rdnr. 442).

1.3 Dahinstehen kann, ob für die Frage der Arbeitsunfähigkeit des Klägers nach dem 05.09.2019 der erleichterte Beweismaßstab des § 287 ZPO – so BGH, VersR 2021, 1497, 1499 Tz. 21 – oder der Strengbeweis des § 286 ZPO – sowohl Jahnke/Burmann, a.a.O., 3. Kap. Rdnr. 442 m.w.N. – gilt. Denn auch im Rahmen des erleichterten Beweismaßes des § 287 ZPO ist zur Überzeugungsbildung eine hinreichende bzw. überwiegende Wahrscheinlichkeit erforderlich (BGH, Urteil vom 21.01.2019, Az.: VI ZR 113/17, DAR 2019, 507, 508 Tz. 12). Der Senat hält indes eine Arbeitsunfähigkeit des Klägers wegen der bei ihm vorhandenen neuropathischen Schmerzen über den 05.09.2019 hinaus nicht nur nicht für hinreichend bzw. überwiegend wahrscheinlich, sondern ist davon überzeugt, dass der Kläger ab dem 06.09.2019 trotz der weiter bestehenden neuropathischen Schmerzen arbeitsfähig war – dass bezüglich der primären (operationsbedingten) Wundheilung eine Krankschreibung nur bis zum 05.09.2019 gerechtfertigt war, nimmt der Kläger hin.

a) Der Kläger kann sich für seine Behauptung, er sei über den 05.09.2019 hinaus bis einschließlich 14.09.2020 wegen seiner neuropathischen Schmerzen arbeitsunfähig gewesen, nicht mit Erfolg auf die Krankschreibungen seines behandelnden Arztes berufen. Abgesehen davon, dass es sich bei der Beurteilung der Arbeitsunfähigkeit nicht um eine Wahrnehmungs-, sondern um eine Wertungsfrage handelt (Jahnke/Burmann, a.a.O., 3. Kap. Rdnr. 444), ist zu berücksichtigen, dass der Arzt, welcher einen Unfallgeschädigten untersucht und behandelt, diesen nicht aus der Sicht eines Gutachters betrachtet, sondern ihn als Therapeut behandelt, d.h. für ihn die Notwendigkeit einer Therapie im Mittelpunkt steht (BGH,

Urteil vom 03.06.2008, Az.: VI ZR 235/07, zfs 2008, 562, 563 Tz. 11; Jahnke/Burmann, a.a.O., 3. Kap. Rdnr. 442 f.). Die Frage, ob die vom behandelnden Arzt angegebene Krankschreibung über den 05.09.2019 hinaus gerechtfertigt war, bedurfte daher einer Überprüfung durch einen neutralen Sachverständigen.

b) Der Senat hat aus diesem Grunde Beweis erhoben zu der Frage, ob aufgrund der im nervenärztlichen Gutachten vom 12.04.2021 festgestellten anhaltenden neuropatischen Schmerzen des Klägers eine Krankschreibung bis zum 14.09.2020 gerechtfertigt war. Der Sachverständige Prof. Dr. med. B. hat die Frage sowohl in seinem Gutachten vom 10.03.2022 als auch im Rahmen der Erläuterung seines Gutachtens im Termin vom 22.06.2022 ausdrücklich verneint. Der Sachverständige hat in seinem ergänzenden Gutachten vom 10.03.2022 ausgeführt:

Bei dem Kläger seien die neuropathischen Schmerzen nach einer Verletzung von peripheren Nerven entstanden, entsprechend einem sogenannten chronisch regionalen Schmerzsyndrom Typ 2 (CRPS Typ 2). In der älteren Literatur werde diese Schmerzform auch als Kausalgie bezeichnet. CRPS Typ 2 entstehe nach heutiger medizinisch-biologischer Auffassung in Gefolge von Regenerationsprozessen und fehlerhaft neu entstandenen Verschaltungen nach entsprechenden Nervenverletzungen, möglicherweise in der sensorischen Verarbeitung im Bereich des Rückenmarkes. Die neuropathischen Schmerzen entwickelten sich also nicht unmittelbar in kurzer Zeit nach den Nervenverletzungen, sondern erst im Rahmen von vielen Tagen und Wochen. Wenn sie einmal entstanden seien, hätten sie eine schlechte Prognose hinsichtlich einer spontanen Rückbildung. Neuropathische Schmerzen könnten gedämpft werden durch Einnahme von Medikamenten, wie sie auch der Kläger erhalten habe. Umschriebene und regional begrenzte Areale mit neuropathischen Schmerzen könnten weiterhin lokal mit wiederholter Anwendung von Lidocain- und Capsaicin-Pflaster oft sehr gut therapiert werden. Eine solche Behandlungsform habe der Kläger nach seinen eigenen Angaben nicht erhalten. Die Behandlung mit Lidocain- und Capsaicin-Pflaster werde ambulant durchgeführt. Der Zeitaufwand einer solchen Anlage eines Pflasters betrage bei Capsaicin ca. 30 Minuten bis 40 Minuten. Die behandelnden Personen seien unmittelbar sofort wieder gehfähig und bedürften keiner besonderen Schonung oder Überwachung. Da der Kläger einen lokal umgrenzten Bezirk der neuropathischen Schmerzen aufweise, wäre er ein gut geeigneter Kandidat für eine solche Anlage eines Schmerz-Pflasters. Für die Fragestellung, ob aufgrund der neuropathischen Schmerzen eine Arbeitsunfähigkeit bis zum 14.09.2020 gerechtfertigt gewesen sei, folge hieraus, dass nach Abschluss der primären Wundheilung am 15.09.2019 (wohl 05.09.2019) keine Begründung für eine längerfristige Arbeitsunfähigkeit mehr aufgrund von neuropathischen Schmerzen gegeben gewesen sei. Bei Angabe von neuropathischen Schmerzen, welche sich im Verlauf erst nach Wochen nach dem Trauma eingestellt haben können, wäre eine ambulante Vorstellung und Beraten auf neurologischem und gegebenenfalls schmerztherapeutischen Fachgebiet ausreichend gewesen. Auch die entsprechende spezifische Behandlung hätte ohne Weiteres nach Abschluss der Wundheilung ambulant erfolgen können. Eine berufliche Tätigkeit hätte die Entwicklung und das Ausmaß der neuropathischen Beschwerden nicht verschlimmert. Eine Indikation für eine Arbeitsunfähigkeit bis zum Ablauf eines ganzen Jahres, bis 14.09.2020, lasse sich nicht rechtfertigen oder infolge von Therapiemaßnahmen begründen. Zudem könne im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass bei Ablenkung und Hinwendung der Aufmerksamkeit zu anderen Inhalten, wozu auch eine Arbeitstätigkeit gehöre, die Überwindung und Gewöhnung an die Missempfindungen eher begünstigt werde. Lediglich eine mechanische Reizung der betroffenen Areale solle vermieden werden. Eine völlige Schonung der betroffenen Extremität führe in der Regel eher zu einer Verschlechterung mit weiteren sekundären Folgen, wie Ödembildung und tropischen Hautveränderungen. Eine solche Entwicklung sei beim Kläger im klinischen Befund nicht erkennbar gewesen.

Im Rahmen der Erläuterung seines ergänzenden Gutachtens hat der Sachverständige vor dem Senat ausgeführt, dass wegen der neuropathischen Schmerzen keine Veranlassung einer andauernden Krankschreibung bestanden habe. Denn die Intensität der Schmerzen habe den Kläger auch ein Jahr später nicht daran gehindert, zu arbeiten. Auch ein Jahr später habe der Kläger seine ganz normale Lebensführung fortgesetzt und wieder normal gearbeitet. Es sei für ihn – den Sachverständigen – nicht plausibel, warum dies nicht ein Jahr vorher auch schon der Fall gewesen sein sollte, zumal sein Bein im Übrigen funktionsfähig gewesen sei. Restbeschwerden, also die Schmerzen, hätten ihn nicht am Arbeiten gehindert. So habe der Kläger auch bei seiner Begutachtung durch den Sachverständigen unter ähnlichen bzw. gleichen Schmerzen gelitten. Es sei dabei ersichtlich gewesen, dass er in seiner alltäglichen Lebensfähigkeit und auch in seiner Arbeitsfähigkeit nicht dergestalt beeinträchtigt gewesen sei, dass ihm eine Arbeitsaufnahme nicht möglich gewesen wäre.

Die Feststellungen des Sachverständigen sind eindeutig und überzeugend. Der Sachverständige ist dem Senat aus mehreren Prozessen als kompetenter und gewissenhafter Gutachter bekannt. Seine Ausführungen sind in sich stimmig und auch für einen Laien nachvollziehbar. Gegen die Richtigkeit seiner Ausführungen werden auch vonseiten des Klägers keine stichhaltigen Einwendungen erhoben.

1.4 Eine Haftung der Beklagten für den über den 05.09.2019 hinausgehenden Verdienstausfall des Klägers kommt auch nicht unter dem Gesichtspunkt eines ärztlichen Behandlungsfehlers in Betracht, weil sein Hausarzt den Kläger nicht mit Lidocain- und Capsaicin-Plaster behandelte.

a) Zwar muss sich der Geschädigte einen Behandlungsfehler des Arztes in der Regel nicht zurechnen lassen. Die Grenze, bis zu welcher der Erstschädiger dem Verletzten für die Folgen einer späteren fehlerhaften ärztlichen Behandlung einzustehen hat, wird in aller Regel erst überschritten, wenn es um die Behandlung einer Krankheit geht, die mit dem Anlass für

die Erstbehandlung in keinem inneren Zusammenhang steht, oder wenn der die Zweitschädigung herbeiführende Arzt in außergewöhnlich hohem Maße die an ein gewissenhaftes ärztliches Verhalten zu stellenden Anforderungen außer Acht gelassen und derart gegen alle ärztlichen Regeln und Erfahrungen verstoßen hat, dass der eingetretene Schaden seinem Handeln haftungsrechtlich wertend allein zugeordnet werden muss (BGH, Urteil vom 20.09.1988, Az.: VI ZR 37/88, NJW 1989, 767, 768; Grüneberg/Grüneberg, BGB, 81. Aufl., vor § 249 Rdnr. 47).

b) Der gerichtliche Sachverständige hat zwar im Rahmen seiner Anhörung vor dem Senat ausgeführt, es sei ihm nicht nachvollziehbar, weshalb der behandelnde Arzt keine weiteren therapeutischen Maßnahmen, z.B. die Einleitung einer Schmerztherapie, ergriffen, sondern sich darauf beschränkt habe, den Kläger krankzuschreiben. Selbst wenn darin ein Behandlungsfehler zu sehen wäre, wäre dieser aber nicht kausal. Denn der Sachverständige hat die Interpretation seines Ergänzungsgutachtens durch den Kläger, er wäre nur arbeitsfähig gewesen, wenn er mit Lidocain- bzw. Capsaicin-Pflaster behandelt worden wäre, nicht bestätigt. Wie bereits dargelegt, bestand nach den Feststellungen des Klägers Arbeitsfähigkeit auch ohne eine entsprechende Behandlung.

2. Die Auffassung des Landgerichts, dass dem Kläger gemäß § 823 Abs. 1, § 153 Abs. 2 BGB, § 7 Abs. 1, § 11 StVG für die aufgrund des Unfalles vom 08.05.2019 erlittenen Verletzungsfolgen ein Schmerzensgeld in Höhe von insgesamt 9.000,00 € zusteht, d.h. die Beklagten über den bereits außergerichtlich bezahlten Betrag von 5.000,00 € hinaus zur Zahlung eines weiteren Schmerzensgeldbetrages in Höhe von 4.000,00 € zu verurteilen waren, ist nicht zu beanstanden.

2.1 Das Schmerzensgeld hat eine doppelte Funktion: Der Verletzte soll einen Ausgleich für erlittene Schmerzen und Leiden erhalten; das Schmerzensgeld soll ihn dazu in die Lage versetzen, sich Erleichterungen und Annehmlichkeiten zu verschaffen, die die erlittenen Beeinträchtigungen jedenfalls teilweise ausgleichen (Ausgleichsfunktion). Darüber hinaus soll das Schmerzensgeld dem Verletzten – insbesondere bei vorsätzlichen und grob fahrlässigen Taten – Genugtuung für dasjenige verschaffen, das ihm der Schädiger angetan hat (Genugtuungsfunktion) (BGH, Urteil vom 06.07.1955, Az.: GSZ 1/55, BGHZ 18, 149, 154; BGH, Beschluss vom 16.09.2016, Az.: VGS 1/16, zfs 2017, 201, 203 Tz. 48; OLG Düsseldorf, Urteil vom 28.03.2019, Az.: 1 U 66/18, zfs 2019, 378, 379; OLG Brandenburg, Urteil vom 16.04.2019, Az.: 3 U 8/18, DAR 2020, 25, jeweils m.w.N.). Für die Bemessung des Schmerzensgeldes ist es dabei gleichgültig, ob der Schädiger nur nach Gefährdungshaftung oder wegen Verschuldens haftet (OLG Brandenburg, a.a.O., m.w.N.). Bei Verkehrsunfällen tritt die Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes in der Regel zurück, wo die Ausgleichsfunktion im Hinblick auf die erlittenen Verletzungen und unfallbedingten Verletzungsfolgen im Vordergrund steht. Zwar kann durchaus auch der unstreitige oder erwiesene Unfallhergang nicht außer Betracht bleiben, wenn er ein grob fahrlässiges Verhalten des Schädigers belegt (OLG Saarbrücken, Urteil vom 26.02.2015, Az.: 4 U 26/14, zfs 2015, 683, 684). Voraussetzung ist aber, dass der Schaden, der durch das grob fahrlässige oder sogar vorsätzliche Verhalten des Schädigers hervorgerufen ist, sich verbitternd auf den Verletzten auswirkt (BGHZ 18, 149, 158).

2.2 Die Bemessung des Schmerzensgeldes hat unter umfassender Berücksichtigung aller maßgeblicher Faktoren zu erfolgen und muss in einem angemessenen Verhältnis zur Art und Dauer der Verletzung stehen. Dabei sind in erster Linie der Grad und das Ausmaß der entstandenen Lebensbeeinträchtigung zu berücksichtigen (BGH, zfs 2017, 201, 205 Tz. 54; OLG Brandenburg, a.a.O.). Für die Bemessung der Schmerzensgeldhöhe sind Größe, Heftigkeit und Dauer der Schmerzen, Leiden und Entstellungen, Verbleiben ggf. dauernder Behinderungen die wesentlichen Kriterien. Als objektivierbare Umstände besitzen vor allem die Art der Verletzungen, Art und Dauer der Behandlungen sowie die Dauer der Arbeitsunfähigkeit ein besonderes Gewicht. (OLG Saarbrücken, zfs 2015, 683, OLG Brandenburg, a.a.O.).

2.3 Da es eine absolut angemessene Entschädigung für nichtvermögensrechtliche Nachteile nicht gibt, weil diese nicht in Geld messbar sind (BGHZ 18, 149, 156, u. 164; OLG Hamm, Urteil vom 12.09.2003, Az.: 9 U 50/99, zfs 2005, 122,123), unterliegt der Tatrichter bei der ihm obliegenden Ermessensentscheidung von Gesetzes wegen keinen betragsmäßigen Beschränkungen. Die in Schmerzensgeldtabellen erfassten „Vergleichsfälle“ bilden nur „in der Regel den Ausgangspunkt für die tatrichterlichen Erwägungen zur Schmerzensgeldbemessung“. Sie sind nur im Rahmen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes als Orientierungsrahmen zu berücksichtigen, nur ein „Mittel zur Überprüfung des gefundenen Ergebnisses“. Sie stellen demgemäß zwar ein unverzichtbares Hilfsmittel bei der Bemessung des Schmerzensgeldes (OLG Brandenburg, a.a.O.), aber keine verbindlichen Präjudizien dar, deshalb können aus der Existenz bestimmter ausgeurteilter Schmerzensgeldbeträge keine unmittelbaren Folgerungen abgeleitet werden (OLG München, Urteil vom 11.04.2014, Az.: 10 U 4757/13 BeckRS 2014, 10204; OLG München, Urteil vom 24.07.2015, Az.: 10 U 3313/13, juris, Rn. 43; Slizyk, Schmerzensgeld, Rn. 23, jeweils m.w.N.).

2.4 Gemessen an diesen Grundsätzen erscheint weder eine Erhöhung des Schmerzensgeldes auf einen Betrag von 10.000,00 € noch eine Reduzierung des Schmerzensgeldes auf einen Gesamtbetrag von 5.000,00 € angebracht, so dass sowohl die Berufung als auch die Anschlussberufung zurückzuweisen waren.

a) Der Kläger kann sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass ein das Schmerzensgeld erhöhender Umstand in der mit dem Unfall einhergehenden Angst des Klägers zu sehen ist, sein Bein zu verlieren und bereits in jungen Jahren zum Invaliden zu werden.

Der Kläger räumt selbst ein, dass objektiv keine Gefahr einer Beinamputation bestanden habe, er jedoch in den folgenden

Wochen und Monaten mit dieser Gefahr konfrontiert worden sei. Dies ist seitens der Beklagten bestritten worden. Der Kläger stützt seine Behauptung bezüglich der psychischen Belastung hinsichtlich der angeblichen Gefahr einer Beinamputation im Wesentlichen auf die als Anlage K7 vorgelegte „Ausführliche Auskunft" des …-klinikums vom 16.01.2020. Von der Gefahr einer Beinamputation, die Grundlage seiner psychischen Probleme sein könnte, wird in der Stellungnahme nichts erwähnt. Auch aus den weiteren vorgelegten ärztlichen Unterlagen ergeben sich keine Anzeichen dafür, dass die Amputation des linken Unterschenkels des Klägers ärztlicherseits einmal angedacht war. Der Kläger hält auch ansonsten keinen Vortrag, dass einer der ihn behandelnden Ärzte sich ihm gegenüber dahingehend einließ, es könne eine Beinamputation drohen, geschweige denn bietet er hierfür Beweis an.

Zwar ist richtig, dass sich der gerichtliche Sachverständige in erster Linie mit dem Gesundheitszustand des Klägers im Rahmen seiner persönlichen Untersuchung am 08.03.2021 befasst hat. Aber auch die behauptete enorme psychische Belastung durch den Unfall im Zeitraum davor rechtfertigt keine Erhöhung des ausgeurteilten Schmerzensgeldbetrages.

Allerdings wird in der „Ausführlichen Auskunft" vom 16.01.2020 von einer depressiv-gereizten Stimmungslage gesprochen. Sowohl in den Diagnosen auf Seite 1 der Auskunft als auch auf Seite 5 wird jedoch ausgeführt, dass die depressive Störung unfallunabhängig ist.

Im Gegensatz zu der eindeutigen Feststellung im gerichtlichen Sachverständigengutachten, wonach eine posttraumatische Belastungsstörung ausgeschlossen werden kann, wird eine solche in dem Bericht vom 16.01.2020 festgehalten und eine Fortführung der ambulanten Psychotherapie angeregt. Selbst wenn eine posttraumatische Belastungsstörung zum damaligen Zeitpunkt vorgelegen hat, kann nicht übersehen werden, dass diese bereits zum 08.03.2021, das heißt ein Jahr später, ausgeheilt war. Dies spricht bereits gegen eine erhebliche Störung. Im Übrigen hält der Kläger auch keinen substantiierten Sachvortrag dazu, in welchem Umfang ihn die posttraumatische Belastungsstörung in seinem seelischen Wohlbefinden beeinträchtigte. Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang vorgetragen hat, er sei in psychologischer Behandlung, fehlt es an substantiiertem Vortrag zum Umfang der Behandlungen und welche Feststellungen die ihn behandelnde Psychologin getroffen hat, so dass sich auch aus diesem Umstand keine Anhaltspunkte für eine Erhöhung des Schmerzensgeldes ergeben.

Der Kläger ist schwer verletzt worden. Es steht auch außer Frage, dass die Verletzung mit Blick auf den noch nicht völlig abgeklärten Heilungsausgang den Kläger stark psychisch belastete und dies auch zu einer Unzufriedenheit bei ihm führte. Dass diese zeitweisen psychischen Belastungen aber derart ausgeprägt waren, dass sie eine weitere Erhöhung des durchaus im oberen Bereich liegenden Schmerzensgeldes rechtfertigten, kann nicht angenommen werden.

b) Vorab ist zu sagen, dass die erlittenen Schäden sowohl in den von der Beklagten herangezogenen Urteilen als auch in dem vom Landgericht seinem Urteil zugrunde gelegten Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt/Main nur schwer mit denjenigen des Klägers zu vergleichen sind.

Das Landgericht Aachen hat indes im Urteil vom 21.07.1999, Az.: 4 O 15/98 (Slyzik, Schmerzensgeld 2022, Nr. 2984) bei einer Unterschenkel- und Oberschenkelverletzung in Form von tiefflächigen Hundebissverletzungen mit Schädigungen der Nervenstränge und mit bleibenden Narben ein Schmerzensgeld von 6.136,00 € ausgeurteilt. Der Geschädigte befand sich 16 Tage stationär in Behandlung, es gab eine komplizierte Heilung mit Spalthauttransplantationen und lang andauerndem Taubheitsgefühl sowie ausgeprägtem Knochenschwund. Als Dauerschaden blieben zwei deutlich sichtbare Narben an Oberschenkel und Unterschenkel. Das Oberlandesgericht München hat mit Urteil vom 14.10.2010 (Az.: 1 U 1657/10, Slyzik, a.a.O., Nr. 5887) ein Schmerzensgeld von 7.500,00 € zugesprochen. Dem Rechtsstreit lag eine Schädigung des Nervus peroneus, das heißt des Wadenbeinnerves, wegen verspäteter operativer Behandlung eines Kompartmentsyndroms zugrunde. Der Geschädigte erlitt eine Gehbehinderung als Folge der Lähmung der Muskeln, welche die aktive Fuß- und Zehenhebung ermöglichen. Das Oberlandesgericht Köln hat mit Urteil vom 23.04.2012 (Az.: 5 U 144/08, Slyzik, a.a.O., Nr. 4582) ein Schmerzensgeld von 10.000,00 € ausgeurteilt. Grundlage der Entscheidung war eine Verletzung des Nervus tibialis und Nervus peroneus sowie des Nervus suralis. Der Geschädigte erlitt eine Bewegungsbeeinträchtigung und eine Belastungsbeeinträchtigung des Fußes.

Die Entscheidungen sind, was die Verletzungen betreffen, mit dem vorliegenden Fall vergleichbar. Die Verletzungsfolgen, die der Kläger erlitt, sind indes größer als diejenigen, die der Entscheidung des Landgerichts Aachen zugrunde lagen. Sie sind aber vergleichbar mit denjenigen, die den Entscheidungen des Oberlandesgerichts München und des Oberlandesgerichts Köln zugrunde lagen. Zwar ist nach den Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen eine Fußhebung grundsätzlich möglich. Es lag auch zu keinem Zeitpunkt eine relevante Nervenschädigung vor. Insoweit bestehen auch keine weiteren Dauerschäden. Auch wenn der gerichtliche Sachverständige eine relevante unfallbedingte psychische Erkrankung ausschloss, bestätigte er, dass der Kläger unter schmerzhaften Empfindungen am Rücken sowie chronischen neuropathischen posttraumatischen Schmerzen im linken Unterschenkel leidet. Diese haben – so der Sachverständige – eine schlechte Prognose – außer einer medikamentösen Dämpfung. Mit diesen Schmerzen wird der Kläger wohl auch in Zukunft leben müssen. Daher sind diese Schmerzen durchaus mit den Beeinträchtigungen der Fuß- und Zehhebung, wie sie den Entscheidungen des Oberlandesgerichts München und des Oberlandesgerichts Köln zugrunde lagen, zu vergleichen. Anhaltspunkte dafür, dass die Beklagte zu 1) grob fahrlässig oder vorsätzlich handelte und deswegen die Genugtuungsfunktion ein erhöhtes Schmerzensgeld rechtfertigen könnte, sind nicht ersichtlich. Aus diesem Grun-

de erscheint bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung ein Schmerzensgeld in Höhe von 9.000,00 € für angemessen, aber auch für ausreichend.

3. Keinen Erfolg hat die Anschlussberufung der Beklagten, soweit sie sich gegen den Feststellungsausspruch richtet.

3.1 Die auf die Feststellung der Ersatzpflicht künftiger Schäden gerichtete Klage ist zulässig.

a) Zwischen den Parteien besteht ein Rechtsverhältnis i.S. des § 256 Abs. 1 ZPO, weil der Beklagte zu 1) nach § 7 Abs. 1 StVG, § 823 BGB und die Beklagte zu 2) als deren Haftpflichtversicherung nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG für den Schaden einzustehen haben, der dem Kläger wegen des Unfalls am 08.05.2019 entstanden ist und noch entstehen wird (vgl. KG, Urteil vom 16.04.2018, Az.: 22 U 158/16, zfs 2018, 687 m.w.N.).

b) Es besteht auch ein Feststellungsinteresse i.S. des § 256 ZPO. Das Feststellungsinteresse eines Schadensersatzanspruches, der noch nicht abschließend mit der Leistungsklage geltend gemacht werden kann, ist grundsätzlich dann zu bejahen, wenn der Anspruchsgegner seine haftungsrechtliche Verantwortlichkeit in Abrede stellt und durch die Klageerhebung einer drohenden Verjährung nach § 14 StVG i.V.m. § 852 BGB entgegengewirkt werden soll. Geht es – wie vorliegend – um den Ersatz erst künftig befürchteter Schäden aufgrund einer bereits eingetretenen Rechtsgutverletzung, setzt das Feststellungsinteresse die Möglichkeit des Schadenseintritts voraus; diese ist nur zu verneinen, wenn aus der Sicht des Klägers bei verständiger Würdigung kein Grund besteht, mit dem Eintritt eines derartigen Schadens wenigstens zu rechnen (BGH, Urteil vom 16.01.2001, Az.: VI ZR 381/99, VersR 2001, 874, 875).

c) Diese Voraussetzungen liegen vor.
Nach den Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen leidet der Kläger weiterhin an neuropatischen Schmerzen, die zu behandeln sind und ihn auch künftig belasten werden.

3.2 Der Feststellungsantrag ist auch begründet.

a) Begründet ist ein Feststellungsantrag, wenn die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches vorliegen, also ein haftungsrechtlich relevanter Eingriff gegeben ist, der zu möglichen künftigen Schäden führen kann (BGH, VersR 2001, 874, 875; BGH, Urteil vom 17.10.2017, Az.: VI ZR 423/16, r+s 2018, 43, 49 f. Tz. 49). In den Fällen, in denen die Verletzung eines Rechtsguts und darüber hinaus ein daraus resultierender Vermögensschaden bereits eingetreten ist, besteht kein Grund, die Feststellung der Ersatzpflicht für weitere, künftige Schäden von der Wahrscheinlichkeit des Eintritts abhängig zu machen. Da der Feststellungsausspruch nichts darüber aussagt, ob ein künftiger Schaden eintreten wird, ist es unbedenklich, die Ersatzpflicht des Schädigers für den Fall, dass der Schaden eintreten sollte, bereits jetzt festzustellen (BGH, r+s 2018, 43, 50 Tz. 49).

b) Darüber hinaus ist der Eintritt künftiger materieller Schäden in Bezug auf die zu behandelnden neuropatischen Schmerzen, z.B. in Form von Zuzahlungen oder Fahrkosten, naheliegend. Hinsichtlich der immateriellen Schäden sind mit Rücksicht auf das Interesse des Klägers an einem Schutz vor der Verjährung seiner Ersatzansprüche an die Wahrscheinlichkeit, dass spätere Schadensfolgen eintreten können, stets maßvolle Anforderungen zu stellen (KG, zfs 2018, 687 f.). Es ist durchaus nicht fernliegend, dass bezüglich der weiterhin bestehenden neuropatischen Schmerzen eine unvorhersehbare Verschlechterung eintritt, die durch das ausgeurteilte Schmerzensgeld nicht abgegolten ist.

4. Die Feststellung des Landgerichts, dass dem Kläger ein Anspruch auf Erstattung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Höhe von 599,28 € zusteht, ist nicht zu beanstanden. Die Berufung des Klägers, mit der dieser eine Erhöhung der Erstattung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten um 200,52 € anstrebt, und die Anschlussberufung der Beklagten, mit der diese eine Reduzierung der Verurteilung der Erstattung außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten um 223,18 € begehren, waren daher zurückzuweisen.

4.1 Der dem Geschädigten zustehende Schadensersatzanspruch umfasst grundsätzlich auch den Ersatz der durch das Schadensereignis erforderlich gewordenen Rechtsverfolgungskosten, vgl. § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB. Der Schädiger hat indes nicht schlechthin alle durch das Schadensereignis adäquat verursachten Rechtsanwaltskosten zu ersetzen, sondern nur solche, die aus Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren (BGH, Urteil vom 05.12.2017, Az.: VI ZR 24/17, NJW 2018, 935 Tz. 6 m.w.N.).

Beauftragt der Geschädigte einen Rechtsanwalt mit der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegenüber dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer, so ist der Umfang des Ersatzverlangens nur für die Abrechnung zwischen dem Geschädigten und seinem Anwalt maßgebend (Innenverhältnis). Kostenerstattung aufgrund des materiellrechtlichen Kostenerstattungsanspruchs kann der Geschädigte vom Schädiger dagegen grundsätzlich nur insoweit verlangen, als seine Forderung diesem gegenüber auch objektiv berechtigt ist. Die von einem – einsichtigen – Geschädigten für vertretbar gehaltenen Schadensbeträge sind demgegenüber nicht maßgeblich. Denn Kosten, die dadurch entstehen, dass dieser einen Anwalt zur Durchsetzung eines unbegründeten Anspruchs beauftragt, können dem Schädiger nicht mehr als Folge seines Verhaltens zugerechnet werden. Damit ist dem Anspruch des Geschädigten auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten im Verhältnis zum Schädiger grundsätzlich der Gegenstandswert zugrunde zu legen, der der berechtigten Schadensersatzforderung entspricht (BGH, NJW 2018, 935 Tz. 7 m.w.N.).

4.2 Das Landgericht hat gemessen an diesen Grundsätzen zu Recht für die nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zu erstattenden vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten einen Gegenstandswert von bis zu 13.000,00 € zugrunde gelegt.

Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Schmerzensgeldanspruch 9.000,00 €

Verschlechterungsanspruch 1.000,00 €

Verdienstausfall 352,73 €

Mehrkosten für das Ersatzfahrzeug 2.000,00 €

sonstige materiellen Kosten 263,92 €

Gesamt: 12.616,65 €.

OLG CELLE: UNKLARE VERKEHRSLAGE IM SINNE DES § 5 ABS. 3 NR. 1 STVO BEI EINER GRÖSSEREN KOLONNE VON FAHRZEUGEN

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).**

OLG DÜSSELDORF: BEI EINER FAHRLÄSSIGEN ÜBERLADUNG IST ENTSCHEIDEND, OB DIESE HÄTTE VERMIEDEN WERDEN KÖNNEN

Beschluss vom 27.06.2022 – IV – 2 RBs 85/22

Amtliche Leitsätze:

1. **Für den Fahrlässigkeitsvorwurf bei einer Überladung kommt es nicht darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können.**
2. **Wird das zulässige Gesamtgewicht durch die Ladung nahezu erreicht, besteht keine Gewähr dafür, dass auch die zulässigen Achslasten, bei einem Sattelzug insbesondere die für die Antriebsachse zulässige Achslast, eingehalten werden. Ohne Überprüfung mit einer Achslastwaage oder einem bordeigenen Wiegesystem muss der Fahrzeugführer die Ladung so weit verringern, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Achslasten auf der sicheren Seite befindet.**

VG KOBLENZ: UNWISSENTLICHER KONSUM HARTER DROGEN UND VORLÄUFIGE ENTZIEHUNG DER FAHRERLAUBNIS

Beschluss vom 09.08.2022 – 4 L 680/22.KO

Redaktionelle Leitsätze:

1. **Die unwissentliche Aufnahme eines Betäubungsmittel kann aufgrund der fehlenden Wiederholungsgefahr einem Umstand darstellen, welcher ausnahmsweise die Beurteilung rechtfertigt, dass ein Ausschluss der Fahreignung im Sinne von Nr. 9.1 Anlage 4 FeV nicht gegeben ist.**
2. **Ein unwissentlicher Drogenkonsum muss durch den Betroffenen detailliert, in sich schlüssig und von der ersten Einlassung an widerspruchsfrei dargelegt werden, so dass ein solcher Geschehensablauf ernsthaft möglich erscheint. Hierzu gehört auch die Darlegung eines möglichen Beweggrundes der verabreichenden Person.**
3. **Mit dem Ergebnis der Blutprobe liegen in der Regel ausreichende Anhaltspunkte für eine Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen vor, so dass das Vollzugsinteresse des Antragsgegners an einem vorläufigen Fahrerlaubnisentzug das Aussetzungsinteresse des Antragstellers überwiegt.**

VERFGH RHEINLAND-PFALZ: ANSPRUCH AUF EINSICHT IN ROHMESSDATEN BESTEHT NUR DANN, WEN DIESE AUCH DEN WEITEREN VERFAHRENSBETEILIGTEN ZUR VERFÜGUNG STEHEN

Beschluss vom 22.07.2022 – VGH B 30/21

Amtliche Leitsätze:

1. **Der aus dem Recht auf ein faires Verfahren folgende Gedanke der Waffengleichheit bezieht sich auf vorhandene Informationen. Die begehrten Inhalte müssen zum Zweck der Ermittlung entstanden und weiterhin vorhanden sein, damit sie dem Betroffenen zur Herstellung einer Parität des Wissens überlassen werden können. Demgegenüber kommt der Aspekt der Waffengleichheit bei tatsächlich nicht (mehr) vorhandenen Rohmessdaten nicht zum Tragen, da diese Daten zwar kurzzeitig bei dem Rechenvorgang des Messgerätes bestanden haben, aber im weiteren Verfahren weder dem Betroffenen noch der Bußgeldstelle, der Staatsanwaltschaft oder dem Gericht zur Verfügung stehen.**

2. **Der Einsatz algorithmischer Systeme in Gestalt von standardisierten Messverfahren bei Geschwindigkeitsmessungen verkürzt Rechtspositionen des Betroffenen dann nicht übermäßig, wenn keine Rohmessdaten durch das jeweilige Messgerät gespeichert werden, aber die Nichtspeicherung dieser Daten durch rechtsstaatliche Sicherungen ausgeglichen wird.**

©reeel - stock.adobe.com

14. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG

12./13. Mai 2023 – Hotel Webers in Essen im Ruhrturm

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