

INHALT

1. Aktuelle Themen

_ Punktehandel bald Vergangenheit? 1

2. Pressemitteilungen

_ OLG Oldenburg, 2 ORbs 95/24 –
Freispruch nach Gesetzesänderung –
neue Cannabis-Regeln bewahren
vor Fahrverbot 4
_ OLG Köln, 3 U 81/23 – (Mit-)Haftung
nicht angeschnallter Mitfahrerin 4

3. Rechtsprechung

_ BGH, VI ZR 211/22 – Gewillkürte Prozess-
standschaft des Leasingnehmers 6
_ OLG Hamm, 7 U 142/23 –
Mitverschulden eines Kindes 10
_ OVG Saarland, 1 B 80/24 –
Kein Rückschluss auf Einschränkung
der Fahreignung bei Cannabiskonsum 14

4. Verkehrsrecht in Kürze

_ BGH, VI ZR 188/22 – Merkantiler Minderwert
berechnet sich nach Differenz des
hypothetischen Nettoverkaufspreises 19
_ BGH, VI ZR 374/23 – Keine Anwendung der
Lückenunfallrechtsprechung bei Vorbeifahren
eines in zweiter Reihe stehenden Lkw 19
_ BVerfG, 2 BvR 1457/23 –
Haltereignenschaft lässt keinen Rückschluss
auf Fahreignenschaft zu 19
_ OLG Saarland, 3 U 16/24 –
Keine Alleinhaftung des Vorbeifahrenden
bei Unklarheit über Türöffnen 19
_ OLG Nürnberg 14 U 203/23 – Gutgläubige
schuldbefreiende Zahlung an Besitzer 19
_ LG Ellwangen, 1 S 70/23 – Überholen
einer Fahrzeugkolonne auf schmaler Straße 20
_ OVG Schleswig-Holstein, 5 LA 26/23 –
Keine Lagerung fahruntüchtiger
Altfahrzeuge auf Privatgrundstücken 20
_ VG Berlin, 37 K 11/23 –
Behörde muss Fahrzeugführer googeln 20

PUNKTEHANDEL BALD VERGANGENHEIT?

Bereits auf dem Verkehrsgerichtstag Anfang des Jahres wurde der Punktehandel thematisiert und die Regierung zum Handeln aufgerufen, um zugunsten der Verkehrssicherheit die Möglichkeit des Punktehandels zu unterbinden. Das Ergebnis des Arbeitskreises hatten wir im Verkehrsjurist Ausgabe 1/24 vorgestellt.¹

a. Das System des Punktehandels

Mit dem Punktehandel wird verhindert, dass dem tatsächlich Betroffenen Punkte im Fahreignungsregister eingetragen werden. Zumeist wird dieses System von Personen in Anspruch genommen, die aufgrund eines bereits weit im Plus geführten Kontos beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg nach Alternativen suchen, den Führerschein nicht abgeben zu müssen.

Das System funktioniert wie folgt: Die betroffenen Personen suchen im Bekannten- oder Verwandtenkreis oder aber über professionelle Agenturen Menschen, die nicht auf ihre Fahrerlaubnis angewiesen sind und sich bereit erklären, die Fahreignenschaft für eine Ordnungswidrigkeit gegenüber der Behörde einzuräumen. Nicht selten erfolgt das gegen Bezahlung oder sonstige Vorteilsgewährung. Teilweise werden auch fiktive Personen aus dem Ausland präsentiert.

b. Bisher keine Sanktion möglich

Da die falsche Selbstbezeichnung nicht strafbar ist, bleibt die falsche Angabe, verantwortlicher Fahrzeugführer zur Tatzeit gewesen zu sein, ohne rechtliche Folge, falls es doch einmal auffällt.



1 <https://images.ace.de/dokumente/ratgeber/verkehrsjurist-2024-01.pdf>, S.2; abgerufen am 25.09.2024

Auch die Anstiftung zu einer straflosen Selbstbezeichnung ist nicht strafbar.

Die Person, die sich aus welchen Gründen auch immer bereit erklärt hat, die Punkte auf sich zu nehmen, meldet sich bei der zuständigen Behörde und räumt die Tat vollumfänglich ein. In der Regel erfolgt dann keine weitere Prüfung und der Bußgeldbescheid wird dementsprechend erlassen und die Punkte werden in der Folge dem „falschen“ Delinquenten angelastet.

Eine falsche Verdächtigung liegt in diesem Fall nicht vor. Da sich die Person, die die Punkte übernimmt, selbst gegenüber der Behörde meldet und die Tat einräumt, liegt eine Strafbarkeit nicht vor, da der Tatbestand nur unter Strafe stellt, wer einen anderen fälschlich verdächtigt.

Vortäuschen einer Tat nach § 145d bzw. Strafvereitelung nach § 258 StGB kommt nicht in Betracht, da eine Ordnungswidrigkeit keine rechtswidrige Tat im Sinne des StGB darstellt.

Auch eine Urkundenfälschung oder mittelbare Falschbeurkundung durch Eintragung der Sanktion im Fahreignungsregister kommt nicht in Betracht, weder handelt es sich bei dem KBA um eine Behörde mit entsprechender strafrechtlicher Kompetenz, noch sind die Eintragungen und Datenspeicherungen als Urkunde zu klassifizieren.

Dies zeigt bereits das Problem, dass es keine geeignete Reaktion des Staates auf einen solchen Punktehandel gibt. Die denkbaren Straftatbestände sind bei richtiger Durchführung des Punktehandels nicht erfüllt.

Weitere Sanktionen sieht der Gesetzgeber bisher nicht vor.

c. Referentenentwurf des BMDV vom 24.08.2024

Mit dem kürzlich veröffentlichten Referentenentwurf möchte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr u.a. den Punktehandel unterbinden.² Dazu soll mit den §§ 23, 26 StVG eine Ermächtigungsgrundlage für eine Sanktion geschaffen werden.³

Demnach soll der § 23 StVG wie folgt gefasst werden:

„Anbieten der Ablenkung von Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gewerbsmäßig anbietet, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer gewerbsmäßig anbietet, den Kontakt zu einem Dritten zu vermitteln, der bereit ist, es zu

unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen.

(3) Die Ordnungswidrigkeit nach den Absätzen 1 und 2 kann mit einer Geldbuße bis zu 30.000 Euro geahndet werden.“

Dementsprechend wird in § 26 StVG ein Verweis auf § 23 Absatz 1 und 2 StVG aufgenommen.

Zudem wird das KBA in § 50 StVG ermächtigt, auch Lichtbilder des Betroffenen und dessen Unterschrift zu speichern.

Auf den ersten Blick scheint nur die Vollendung der Tat unter Strafe zu stehen, nicht aber der Versuch. Laut § 11 Abs. 1 Nr. 6 wird unter dem Begriff „unternehmen“ sowohl der Versuch als auch die Vollendung einer Tathandlung verstanden.

Damit werden Agenturen, die den Punktehandel gewerbsmäßig betreiben, sanktioniert. Bei einem Bußgeld von bis zu 30.000 € pro Zuwiderhandlung kann dies auch ausreichend abschreckend sein.

d. Auswirkung der geplanten Gesetzesänderung

Zwar werden durch die geplante Gesetzesänderung diejenigen erfasst, die sich gegen Bezahlung anbieten, Punkte zu übernehmen, und Agenturen, die gegen Bezahlung entsprechende Personen vermitteln. Es stellt sich jedoch die Frage, was mit denjenigen passiert, die dies nicht gewerbsmäßig betreiben oder bei denen man eine Gewerbsmäßigkeit nicht nachweisen kann. Gewerbsmäßig handelt, wer sich durch die Tatbegehung eine fortlaufende Einnahmequelle von gewisser Dauer verschaffen will. Dabei reicht bereits die erste Tatbegehung mit dieser Absicht aus. Demnach sind die Fälle nicht erfasst, in denen die beauftragten Personen einmalig handeln oder aus anderen Beweggründen, als sich eine Einnahmequelle zu verschaffen.

Auch wird der Auftraggeber des Punktehandels nicht erfasst. Auch wenn man an seiner eigenen Überführung zu Recht nicht mitwirken muss, so könnte durchaus ein Handeln unter Sanktion gestellt werden, das aktiv dazu dient, die Ermittlungsbehörden über die eigene Täterschaft zu täuschen, indem indirekt falsche Tatverdächtige ohne jeglichen Anhaltspunkt präsentiert werden. Sicherlich ist es etwas anderes, wenn bereits aufgrund des Sachverhaltes verschiedene Täter infrage kommen.

e. Auswirkung des Punktehandels

Im Fahreignungsregister werden die Fahrer registriert, die mit verkehrsgefährdenden Ordnungswidrigkeiten aufgefallen sind. Dies soll dazu führen, dass solche Fahrzeugführer herausgefiltert werden können, die wiederholt verkehrsge-

² [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-fuenften-gesetzes-zur-aenderung-stvg-und-anderer-strassenverkehrsrechtlicher-vorschriften.pdf?blob=publicationFile,abgerufen am 25.09.2024.](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-fuenften-gesetzes-zur-aenderung-stvg-und-anderer-strassenverkehrsrechtlicher-vorschriften.pdf?blob=publicationFile,abgerufen+am+25.09.2024.)

³ [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-fuenften-gesetzes-zur-aenderung-stvg-und-anderer-strassenverkehrsrechtlicher-vorschriften.pdf?blob=publicationFile,S.24;abgerufen am 25.09.2024.](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-fuenften-gesetzes-zur-aenderung-stvg-und-anderer-strassenverkehrsrechtlicher-vorschriften.pdf?blob=publicationFile,S.24;abgerufen+am+25.09.2024.)

fährdend auffallen, um entweder erzieherisch auf diese einzuwirken oder aber im Zweifel die Fahrerlaubnis zu entziehen und so wiederholte Verkehrsgefährdungen durch dieselbe Person zu unterbinden. Dies dient der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Durch den Punktehandel entsteht eine Verschiebung der Punkte von der Person, die man durch das Fahreignungsregister ermitteln möchte, hin zu einer Person, die tatsächlich die Verkehrssicherheit durch eigene Verkehrsverstöße nicht zu verantworten hat. Dadurch sind gerade die Verkehrssünder, auf die man zugunsten der Verkehrssicherheit erzieherisch einwirken bzw. die man von der aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ausnehmen möchte, für die zuständigen Behörden nicht ermittelbar. Der bezweckte positive Effekt auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs kann damit nicht mehr gewährleistet werden.

Zudem entsteht ein Ungerechtigkeitsgefühl bei denen, die sich einen Punkthandel nicht leisten wollen oder können. Auch dies ist dem gewünschten Zweck der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs nicht förderlich.

f. Fazit

Mit der geplanten Gesetzesänderung können diejenigen sanktioniert werden, die sich selbst gegen Bezahlung einer Tat bezichtigen, und Agenturen, die ebenfalls gegen Bezahlung solche Personen vermitteln. Auch das zu erwartende Bußgeld ist hoch genug, um eine abschreckende Wirkung zu erreichen. Damit ist der erste Schritt in die richtige Richtung gesetzt worden. Jedoch wird der Punktetausch damit nicht verhindert. Durch die Notwendigkeit gewerbsmäßigen Handelns werden die Fälle nicht erfasst, die nicht auf eine Einnahmequelle von einiger Dauer gerichtet sind, wie z.B. Freundschaftsdienste etc. Auch die Beteiligung des eigentlichen Betroffenen wird dadurch nicht ausreichend „gewürdigt“, dieser braucht eine Sanktionierung nicht zu befürchten, wenn er entsprechende Personen bzw. Agenturen beauftragt. Zumindest bezüglich der Sanktionierung der eigentlichen Betroffenen sollte nachgebessert werden.

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

OLG OLDENBURG: BESCHL. V. 29.08.2024 – 2 ORBS 95/24

Pressemitteilung 25/2024 vom 12.09.2024

Freispruch nach Gesetzesänderung – neue Cannabis-Regeln bewahren vor Fahrverbot

Der Bußgeldsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg hat einen heute 40-jährigen Betroffenen aus dem Landkreis Leer in zweiter Instanz vom Vorwurf des Fahrens unter Cannabiseinfluss freigesprochen. Dabei spielte eine neue Regelung zum Cannabiskonsum im Straßenverkehr eine entscheidende Rolle.

Zuvor hatte der Betroffene gegen einen Bußgeldbescheid des Landkreises Emsland Einspruch eingelegt. Zunächst ohne Erfolg. Denn er wurde vom Amtsgericht Papenburg wegen einer Autofahrt unter Cannabiseinfluss (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) zu einer Geldbuße von 1.000 € und einem 3-monatigen Fahrverbot verurteilt. Das Amtsgericht hatte festgestellt, dass der Betroffene mit einem THC-Wert von 1,3 ng/ml im Blut ein Fahrzeug geführt hatte. Gegen dieses Urteil ging der Betroffene im Wege der sog. Rechtsbeschwerde vor, über die am 29. August 2024 der für Bußgeldsachen zuständige Senat des Oberlandesgerichts entschieden hat. Dabei kam dem Betroffenen eine zwischenzeitliche Gesetzesänderung zugute: Denn als das Amtsgericht am 9. Februar 2024 sein Urteil verkündete, galt für Autofahrten unter Cannabiseinfluss noch

ein Grenzwert von 1,0 ng/ml. Daher stellte der Senat fest, dass das Amtsgericht seinerzeit zu Recht von einer Überschreitung des Grenzwertes ausgehen musste. Am 22. August 2024 – und damit nach dem Urteil des Amtsgerichts aber vor der Entscheidung des Oberlandesgerichts – trat im Zuge der Cannabis-Legalisierung jedoch eine Gesetzesänderung in Kraft, die den Grenzwert für Fahrten unter Cannabis-Einfluss auf 3,5 ng/ml änderte (§ 24a Absatz 1a Straßenverkehrsgesetz). Diese Gesetzesänderung war aufgrund einer gesetzlichen Anordnung (§ 4 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten) zugunsten des Betroffenen zu berücksichtigen. Da der THC-Gehalt des Betroffenen unterhalb des neuen Grenzwertes lag, hob der Senat das Urteil des Amtsgerichts auf und sprach den Betroffenen frei.

Aktenzeichen: 2 ORbs 95/24, Beschluss vom 29.08.2024

Zum Hintergrund:

Für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten sind grundsätzlich die Verwaltungsbehörden zuständig. Legt ein Betroffener gegen einen behördlichen Bescheid wegen einer Ordnungswidrigkeit Einspruch ein, hat das Amtsgericht über den Vorwurf zu entscheiden. Entscheidungen des Amtsgerichts in Bußgeldsachen können vor dem Oberlandesgericht mit der Rechtsbeschwerde überprüft werden.

OLG KÖLN: 3 U 81/23, URT. 27.08.2024

Pressemitteilung Nr. 13/2024 vom 03.09.2024

Mithaftung nicht angeschnallter Mitfahrer für Verletzungen von Fahrzeuginsassen

Der 3. Zivilsenat des Oberlandesgericht Köln hat mit Urteil vom 27. August 2024 (Az. 3 U 81/23) entschieden, dass Fahrzeuginsassen, die entgegen der Gurtpflicht gemäß § 21a Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung nicht angeschnallt sind und dadurch andere Mitfahrer verletzen, selbst haftbar gemacht werden können. Bei der gesetzlichen Gurtpflicht handele sich um eine Norm, die auch die anderen Fahrzeuginsassen schützen solle. Im konkreten Fall blieb die Klage der Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers wegen der behaupteten Verletzungen der Beifahrerin des anderen Fahrzeugs jedoch erfolglos. Der Unfallverursacher haftete für die Verletzungen der Beifahrerin des anderen Fahrzeugs. Er nahm die Beklagte, die nicht angeschnallt hinter der Beifahrerin saß, in Anspruch und behauptete, die Knie der Beklagten seien in die Rücklehne der Beifahrerin eingedrungen,

was zu weiteren Schäden geführt habe. Der Senat hat eine Mithaftung der Beklagten abgelehnt, weil der Gurtpflichtverstoß gegenüber dem erheblichen Verschulden des stark alkoholisierten und die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreitenden Versicherungsnehmers der Klägerin vollständig zurücktrete.

Am 15. September 2018 gegen 22:15 Uhr befuhr der Versicherungsnehmer der Klägerin mit seinem Pkw Audi A5 Coupé die Landstraße 121 in Höhe der Überquerung der Bundesautobahn 560 in Sankt Augustin-Buisdorf. Er war stark alkoholisiert (Blutalkoholkonzentration: 1,76 Promille) und fuhr mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit (150 bis 160 km/h statt zulässiger 70 km/h). Ihm kam der mit drei Insassinnen besetzte Pkw Škoda Citigo entgegen, auf dessen Beifahrersitz die damals 36 Jahre alte Geschädigte saß und hinter der sich auf der Rückbank die nicht angeschnallte 38-jährige Beklagte befand. Der Pkw Audi kam von der Fahrbahn ab und stieß mit dem Pkw Škoda Citigo zusammen, wobei der Versicherungsnehmer der Klägerin verstarb und

die Insassen des anderen Fahrzeugs schwere Verletzungen erlitten.

Die Klägerin nimmt die Beklagte als behauptete Mitverursacherin der Verletzungen der Geschädigten auf Erstattung von 70 % der von ihr bisher an diese in sechsstelliger Höhe erbrachten Leistungen sowie für künftige Zahlungen in Anspruch. Sie verweist auf Sachverständigengutachten, wonach die Nichteinhaltung der Gurtpflicht durch die Beklagte dazu geführt habe, dass deren Knie im Zeitpunkt des Aufpralls in die Rückenlehne des Beifahrersitzes eingedrungen seien und erhebliche Verletzungen der Geschädigten im Bereich der Lendenwirbelsäule und des Brustkorbs verursacht hätten.

Der 3. Zivilsenat hat die Berufung der klagenden Versicherung gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Bonn zurückgewiesen und dadurch die Ablehnung einer Mithaftung der Beklagten für die unfallbedingten Verletzungen der Geschädigten bestätigt. Die von § 21a Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 StVO geregelte Gurtpflicht stelle zwar eine dritt-schützende Norm im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB dar, weil die Fahrzeuginsassen gerade auch vor den Folgen der Verletzung durch nicht angeschnallte andere Mitfahrer bewahrt werden sollten. Der Bundesgerichtshof gehe von einem Mitverschulden des Geschädigten bei Verletzung der eigenen Gurtpflicht aus. Es gelte – so der Senat – aber auch für Verletzungen anderer Fahrzeuginsassen.

Die gesetzliche Begründung für die Einführung der Gurtpflicht auf den Vordersitzen aus dem Jahre 1975 stelle darauf ab, dass gerade auch aus Zusammenstößen von Fahrzeugin-

sassen erhebliche Gefahren herrührten. Die Gurtpflicht sei im darauffolgenden Jahrzehnt auf sämtliche Fahrzeuginsassen ausgedehnt und bußgeldbewehrt worden. Das vom Senat zugrunde gelegte, weite Verständnis des Schutzzwecks der Gurtpflicht diene der Verkehrssicherheit und dem Schutz der individuellen Rechte aller Verkehrsteilnehmer; es stehe im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie anderer Obergerichte zur Bußgeldbewehrung der Gurtpflicht. Ebenso füge es sich in das haftungsrechtliche Gesamtsystem ein.

Der Senat hat jedoch offengelassen, ob bei dem vorliegenden Unfall die Knie der Beklagten in die Rückenlehne des Beifahrersitzes eingedrungen waren und dies zu den Wirbelsäulenverletzungen der Geschädigten geführt hatte. Angesichts des strafwürdigen, grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verhalten des Versicherungsnehmers der Klägerin trete eine mögliche Mithaftung der nicht angeschnallten Beklagten zurück.

Hierzu hat der Senat auf die von der bisherigen Rechtsprechung entwickelten Maßstäbe zur Höhe der Mithaftung des Verletzten bei Nichteinhaltung der Gurtpflicht im Falle eigener Verletzungen zurückgegriffen und ist von einem vergleichbaren Ausnahmefall ausgegangen.

Das am 27. August 2024 verkündete Urteil des Oberlandesgerichts Köln ist nicht rechtskräftig. Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. Hiergegen ist die Nichtzulassungsbeschwerde statthaft, die innerhalb eines Monats ab Zustellung der Entscheidung an die Prozessbevollmächtigten der Klägerin beim Bundesgerichtshof einzulegen ist.

BGH: URT. V. 02.07.2024 – VI ZR 211/22**Gewillkürte Prozessstandschaft des Leasingnehmers****Amtlicher Leitsatz**

- a) Macht ein Leasingnehmer nach einem Verkehrsunfall einen an dem Leasingfahrzeug entstandenen Sachschaden allein als fremden Schaden des Leasinggebers in gewillkürter Prozessstandschaft gegenüber dem Unfallgegner geltend, sind im Rahmen der subjektbezogenen Schadensbetrachtung die Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Leasinggebers maßgeblich.
- b) Zur Darlegungs- und Beweislast hinsichtlich des bei der Abrechnung eines Totalschadens zu berücksichtigenden Restwertes des Unfallfahrzeugs.

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt von dem beklagten Haftpflichtversicherer weiteren Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall, bei dem ein von der Klägerin geleaster und zum Zeitpunkt des Unfalls im Eigentum der Leasinggeberin stehender Pkw einen Totalschaden erlitt. Die volle Haftung der Beklagten für den Unfallschaden steht dem Grunde nach außer Streit.

Die Klägerin beauftragte einen Sachverständigen, der den Wiederbeschaffungswert des Unfallfahrzeugs und unter Berücksichtigung von drei Angeboten regionaler Ankäufer am 10. Oktober 2019 einen Restwert von 13.800 € ermittelte. Die Klägerin gab dies der Beklagten zur Kenntnis. Spätestens am 23. Oktober 2019 legte die Beklagte der Klägerin ein über eine Internet-Restwertbörse ermitteltes Restwertangebot vom 21. Oktober 2019 über 22.999 € vor und rechnete den Fahrzeugschaden – unter Übernahme des von der Klägerin angegebenen Wiederbeschaffungswertes – auf dieser Basis ab. Die Klägerin lehnte das Angebot unter Hinweis auf eine bereits am 22. Oktober 2019 zu dem in dem von ihr eingeholten Schadensgutachten ermittelten Restwert erfolgte Veräußerung des Unfallwagens ab. Mit ihrer Klage begehrt sie den Differenzbetrag zwischen dem von der Beklagten angesetzten Restwert und dem tatsächlich erzielten Verkaufserlös, also 9.199 €, nebst Zinsen und vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Das Landgericht hat der Klage vollumfänglich stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht ein Sachverständigengutachten zu der Frage eingeholt, ob für das streitgegenständliche Fahrzeug auch bei Abruf von Angeboten überregionaler Ankäufer bzw. von Internet-Restwertbörsen kein höherer Restwert als 13.800 € zu erzielen gewesen sei, und die Klage sodann unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils abgewiesen. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin die von ihr geltend gemachten Ansprüche in vollem Umfang weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung unter anderem ausgeführt, der Klägerin stehe gegenüber der Beklagten kein Anspruch auf Zahlung weiteren Schadensersatzes zu, da ihr ein zurechenbarer Verstoß gegen das

Wirtschaftlichkeitsgebot hinsichtlich der Veräußerung des Unfallfahrzeugs zur Last liege. In der Rechtsprechung sei zwar anerkannt, dass der Geschädigte dem Wirtschaftlichkeitsgebot regelmäßig Genüge leiste, wenn er die Veräußerung seines beschädigten Kraftfahrzeuges zu einem Preis vornehme, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lasse, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt habe. Der Geschädigte sei grundsätzlich nicht verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die Angebote auch räumlich entfernter Interessenten einzuholen oder einen Sondermarkt für Restwertkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen. Etwas anderes gelte jedoch dann, wenn es sich beim Geschädigten um ein Unternehmen handele, welches sich jedenfalls auch mit dem An- und Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasse, wie es bei einer Leasinggesellschaft der Fall sei. Dieser sei es im Rahmen des Wirtschaftlichkeitsgebotes zuzumuten, selbst oder aber über die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit eingeschalteten Autohäuser Zugriff auf den Sondermarkt der Restwertkäufer im Internet zu nehmen, denn das Wirtschaftlichkeitsgebot gelte im besonderen Maße für wirtschaftlich tätige Unternehmen, die mit dem Automarkt vertraut seien und bei denen der Abruf von überregionalen oder Internet-Restwertbörsen zum geschäftlichen Alltag gehöre.

Gemessen an diesen Grundsätzen habe die Klägerin zwar nicht gegen die ihr obliegende Schadensminderungspflicht nach § 254 BGB verstoßen, da sie selbst keine eigene Marktforschung habe betreiben müssen. Sie müsse sich jedoch den Verstoß der Leasinggeberin gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot zurechnen lassen, weil diese über die regionalen Restwertangebote aus dem von der Klägerin eingeholten Privatsachverständigengutachten hinaus keine weiteren überregionalen Angebote eingeholt habe. Die im Lager des Leasingunternehmers stehende Klägerin, die Ansprüche der Leasinggeberin als Eigentümerin des Unfallfahrzeugs geltend mache, müsse sich sowohl deren Erkenntnismöglichkeiten als auch den daraus resultierenden Verstoß gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot zurechnen lassen. Denn der Umstand, dass die Leasinggeberin die Schadensregulierung in die Hände der Klägerin gegeben habe, könne nicht dazu führen, dass auf diese Weise die Verpflichtung zum wirtschaftlichen Verhalten umgangen werden könne. Dies wäre eine ungerechtfertigte Bevorteilung der Leasinggeberin auf Kosten der Haftpflichtversicherung. Etwas anderes ergebe sich auch nicht aus dem vom Landgericht angeführten Argument, dass auch die Leasingnehmerin „Geschädigte“ im Sinne des Schadensrechts sei. Denn vorliegend gehe es nicht um die Geltendmachung eigener Ansprüche der Klägerin in Form eines Sachentzuges, sondern um die Ersetzung des der Leasinggeberin als Eigentümerin des Fahrzeugs entstandenen Substanzschadens als Variante der Naturalrestitution. Soweit die Klägerin dabei – wie hier – unstreitig Ansprüche der Leasinggeberin als Eigentümerin geltend mache, sei es gerechtfertigt, ihr die Kenntnismöglichkeiten, die

die Leasinggeberin gehabt habe, und einen daraus folgenden Verstoß gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot zuzurechnen. Der Leasinggeberin aber wäre es selbst oder über die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit eingeschalteten Autohäuser ohne Weiteres möglich gewesen, Zugriff auf den Sondermarkt der Restwertaukäufer im Internet zu nehmen.

Aufgrund des von ihm eingeholten Sachverständigengutachtens sei das Gericht auch davon überzeugt, dass es der Leasinggesellschaft gelungen wäre, unter Zuhilfenahme von Restwertbörsen aus dem Internet ein Restwertangebot zu ermitteln, das über dem von dem Privatsachverständigen der Klägerin gefundenen Restwertangebot von 13.800 € brutto gelegen hätte. Insoweit habe der Gerichtssachverständige auf Grundlage der von der Beklagten durchgeführten Restwertabfrage festgestellt, dass es im Zeitraum vom 18. bis 21. Oktober 2019 auf der internetbasierten Restwertbörse CARTV insgesamt 29 Angebote gegeben habe, von denen sich zumindest 10 über dem angegebenen Restwert von 13.800 € brutto befunden hätten. Unter Berücksichtigung einer kostengünstigen Reparatur, des vorliegenden Schadensbildes und des damit verbundenen Einsparungspotenzials sowie der weiteren Restwertangebote sei nach den Ausführungen des Sachverständigen das beklagtenseitige Restwertangebot in Höhe von 22.999 € brutto als Tageshöchstpreis plausibel und nachvollziehbar. Die Klägerin sei daher für die Erforderlichkeit des geltend gemachten Geldbetrages für die Ersatzbeschaffung beweisfällig geblieben, weshalb die Klage vollumfänglich abzuweisen gewesen sei.

II.

Diese Erwägungen halten revisionsrechtlicher Überprüfung stand. Das Berufungsgericht hat die auf Leistung weiteren Schadensersatzes gerichtete Klage im Ergebnis zu Recht als unbegründet abgewiesen.

1. Die Klage ist zulässig.

a) Die Klage ist nicht wegen fehlender Bestimmtheit des Klagegrundes unzulässig.

aa) Nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO muss die Klageschrift neben einem bestimmten Antrag eine bestimmte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruchs enthalten. Damit werden der Streitgegenstand abgegrenzt und die Grenze der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft festgelegt sowie Gegenstand und Umfang der Entscheidungsbefugnis des Gerichts bestimmt. Eine ordnungsgemäße Klageerhebung erfordert eine Individualisierung des Streitgegenstandes. Der Kläger muss die gebotene Bestimmung des Streitgegenstandes vornehmen und kann sie nicht zur Disposition des Gerichts stellen. Der Mangel der Bestimmtheit des Klageantrages wie des Klagegrundes ist auch im Revisionsverfahren von Amts wegen zu beachten (vgl. Senatsurteile vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 14; vom 29. Januar 2019 – VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 8 m.w.N.).

bb) Macht ein Leasingnehmer deliktische Schadensersatzansprüche wegen der Beschädigung des von ihm geleasteten Fahrzeugs geltend, können zur Begründung sowohl eigene Ansprüche des Leasingnehmers wegen Verletzung seines Besitzrechts als auch in gewillkürter Prozessstandschaft geltend gemachte Ansprüche des Leasinggebers in Betracht kommen.

Bei einem Anspruch aus eigenem und einem Anspruch aus fremdem Recht handelt es sich auch bei einheitlichem Klageziel um unterschiedliche Streitgegenstände, so dass der Leasingnehmer zur Vermeidung einer unzulässigen alternativen Klagehäufung eindeutig zum Ausdruck bringen muss, ob eigene oder fremde Ansprüche bzw. in welcher Prüfungsreihenfolge eigene und fremde Ansprüche geltend gemacht werden (vgl. Senatsurteil vom 29. Januar 2019 – VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 9 ff. m.w.N.).

cc) Im Streitfall steht fest, dass die Klägerin allein Ansprüche der Leasinggeberin geltend macht, so dass der Klagegrund hinreichend bestimmt ist. Das Berufungsgericht hat im Rahmen seiner Erwägungen zur Begründetheit der Klage ausgeführt, vorliegend gehe es nicht um die Geltendmachung eigener Ansprüche der Klägerin in Form eines Sachentzuges, sondern um die Ersetzung des der Leasinggeberin als Eigentümerin des Fahrzeugs entstandenen Substanzschadens als Variante der Naturalrestitution. Die Klägerin mache unstreitig Ansprüche der Leasinggeberin als Eigentümerin geltend. Diese – auch in den Entscheidungsgründen möglichen (vgl. BGH, Urteile vom 28. Juni 2011 – KZR 75/10, NJW 2012, 928 Rn. 52; vom 17. Mai 2000 – VIII ZR 216/99, NJW 2000, 3007, juris Rn. 24 m.w.N.) – tatbestandlichen Feststellungen im Berufungsurteil erbringen nach § 314 ZPO Beweis zum Vorbringen der Klägerin hinsichtlich des von ihr verfolgten Streitgegenstandes am Schluss der mündlichen (Berufungs-)Verhandlung und sind für das Revisionsgericht bindend (vgl. Senatsurteil vom 12. Mai 2015 – VI ZR 102/14, VersR 2015, 1165 Rn. 47). Einen Antrag auf Berichtigung des Tatbestandes nach § 320 ZPO hat die Klägerin nicht gestellt. Die Revision kann daher nicht mit ihrem Einwand gehört werden, aus dem – vom Berufungsgericht nicht konkret in Bezug genommenen – schriftsätzlichen Vorbringen der Klägerin in den Instanzen ergebe sich, dass sie allein eigene Ansprüche mit ihrer Klage geltend mache (vgl. Senatsurteil vom 12. Mai 2015 – VI ZR 102/14, VersR 2015, 1165 Rn. 48).

b) Die Klägerin ist befugt, die Ansprüche der Leasinggeberin auf Ersatz des Substanzschadens in gewillkürter Prozessstandschaft geltend zu machen.

aa) Bei der Prozessführungsbefugnis handelt es sich um eine Prozessvoraussetzung, die in jeder Lage des Verfahrens, auch in der Revisionsinstanz, von Amts wegen zu prüfen ist. Das Revisionsgericht ist dabei weder an die Feststellungen des Berufungsgerichts gebunden noch beschränkt sich seine Prüfung auf die Tatsachen und Beweismittel, die dem Berufungsgericht vorgelegen haben. Das Revisionsgericht hat vielmehr, gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung neuen Vorbringens in der Revisionsinstanz, selbständig festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Prozessführungsbefugnis im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz vorgelegen haben. Dabei kann es auch etwaige Erklärungen zum Inhalt und Umfang der Prozessermächtigung selbst würdigen (vgl. Senatsurteil vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 17 m.w.N.).

bb) Eine gewillkürte Prozessstandschaft ist zulässig, wenn der Prozessführende vom Rechtsinhaber zur Prozessführung im eigenen Namen ermächtigt worden ist und er ein eigenes schutzwürdiges Interesse an ihr hat. Schutzwürdig ist ein Interesse des Klägers nur, wenn der Beklagte durch die gewählte

Art der Prozessführung nicht unbillig benachteiligt wird. Darüber hinaus muss sich der Prozessführende im Rechtsstreit grundsätzlich auf die ihm erteilte Ermächtigung berufen und zum Ausdruck bringen, wessen Recht er geltend macht (vgl. Senatsurteil vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 18 m.w.N.). Diese Voraussetzungen sind im Streitfall erfüllt. Die Klägerin wurde von der Leasinggeberin im Wege einer Freigabeerklärung ermächtigt, sämtliche unfallbedingte Schäden – also auch solche der Leasinggeberin – im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen. Dies ergibt sich aus den als Anlagen K 20 und K 21 vorgelegten Schreiben der Leasinggeberin vom 16. Oktober 2019 und vom 13. Januar 2021. In ihrer Klageschrift hat sich die Klägerin auf diese Freigabeerklärung berufen. Dass sie Ansprüche der Leasinggeberin geltend macht, ist – wie bereits ausgeführt – bindend festgestellt. Auch von einem schutzwürdigen Interesse der Klägerin an der Prozessführung ist auszugehen. Ein solches ist gegeben, wenn die Entscheidung Einfluss auf die eigene Rechtslage des Prozessführungsbefugten hat. Es kann auch durch ein wirtschaftliches Interesse begründet werden. Für die Klage des Leasingnehmers auf Ersatz des durch eine Beschädigung des Leasingobjekts verursachten Schadens ist dies – wie beim Sicherungsgeber – zu bejahen (vgl. Senatsurteil vom 7. März 2017 – VI ZR 125/16, NJW 2017, 2352 Rn. 10; OLG Karlsruhe, NJW 2014, 1392 Rn. 20; Harriehausen, NJW 2014, 3407, 3412; Müller, DAR 2022, 61, 65). Wirtschaftliche oder prozessuale Nachteile entstehen der Beklagten aufgrund des Einrückens der Leasingnehmerin in die Klägerposition nicht. Die von ihr im Wege der Prozessstandschaft verfolgten Ansprüche reichen nicht weiter, als wenn sie die Leasinggeberin selbst geltend machen würde (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziffer 2.b)).

2. Die Klage ist unbegründet. Der Klägerin steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf weiteren Schadensersatz nach § 823 Abs. 1 BGB, § 7 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG wegen des durch den Unfall verursachten Fahrzeugschadens zu. Die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass die Klägerin hinsichtlich des von ihr nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB geltend gemachten Ersatzanspruches die Erforderlichkeit eines über den bereits auf den Totalschaden geleisteten Schadensersatzes hinausgehenden Betrages für die Ersatzbeschaffung nicht nachgewiesen hat, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

a) Nach ständiger Senatsrechtsprechung kann der Geschädigte, der von der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB Gebrauch macht und den Schaden wie im Streitfall nicht im Wege der Reparatur, sondern durch Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs beheben will, Ersatz des Wiederbeschaffungswertes abzüglich des Restwertes verlangen. Als Variante der Naturalrestitution steht auch die Ersatzbeschaffung unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Das bedeutet, dass der Geschädigte bei der Schadensbehebung gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Rahmen des ihm Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage den wirtschaftlichsten Weg zu wählen hat. Das Wirtschaftlichkeitspostulat gilt daher auch für die Frage, in welcher Höhe der Restwert des Unfallfahrzeugs bei der Schadensabrechnung berücksichtigt werden muss. Denn auch bei der Verwertung des beschädigten Fahrzeugs muss sich der

Geschädigte im Rahmen der wirtschaftlichen Vernunft halten (vgl. nur Senatsurteile vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 16; vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, VersR 2017, 56 Rn. 8; vom 1. Juni 2010 – VI ZR 316/09, VersR 2010, 963 Rn. 6; jeweils m.w.N.). Freilich gilt das Wirtschaftlichkeitsgebot nicht absolut, sondern nur im Rahmen des dem Geschädigten Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage. Nimmt der Geschädigte nach Beschädigung seines Fahrzeugs die Schadensbehebung gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB selbst in die Hand, ist der zur (Wieder-)Herstellung erforderliche Aufwand folglich nach der besonderen Situation zu bemessen, in der sich der Geschädigte befindet. Es ist also Rücksicht auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen. Diese subjektbezogene Schadensbetrachtung gilt auch für die Frage, in welcher Höhe dem Geschädigten im Hinblick auf die ihm in seiner individuellen Lage mögliche und zumutbare Verwertung seines Unfallfahrzeugs ein Schaden entstanden ist (vgl. Senatsurteil vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 17 m.w.N.). Die subjektbezogene Schadensbetrachtung bedeutet dabei nicht, dass eine unangemessene Verwertung erst unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung der Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB zu prüfen wäre; die Schadensersatzpflicht besteht vielmehr von vornherein nur insoweit, als sich die Verwertung im Rahmen wirtschaftlicher Vernunft hält (vgl. Senatsurteile vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 18; vom 15. Oktober 1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364, 369, juris Rn. 13; vom 24. April 1990 – VI ZR 110/89, BGHZ 111, 168, 178, juris Rn. 22). Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats leistet der Geschädigte eines Verkehrsunfalls dem Wirtschaftlichkeitsgebot des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung seines beschädigten Kraftfahrzeugs zu dem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat. Der Geschädigte ist nicht verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die Angebote auch räumlich entfernter Interessenten einzuholen oder einen Sondermarkt für Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen (vgl. nur Senatsurteile vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 10; vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, NJW 2017, 953 Rn. 9, 13; jeweils m.w.N.). Etwas anderes gilt aber dann, wenn es sich beim Geschädigten um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasst. Einem auf diesem Gebiet gewerblich tätigen Geschädigten ist die Inanspruchnahme des Restwertmarktes im Internet und die Berücksichtigung dort abgegebener Kaufangebote ohne Weiteres zuzumuten. Es ist in der Situation eines solchen Geschädigten vielmehr wirtschaftlich objektiv unvernünftig, im Rahmen der Schadensabwicklung eine Verwertungsmöglichkeit ungenutzt zu lassen, die im Rahmen des eigenen Gewerbes typischerweise ohne Weiteres genutzt wird. Er ist auch nicht in dem Sinne schutzbedürftig, als es ihm möglich sein müsste, das Unfallfahrzeug bei einer ihm vertrauten Vertragswerkstatt oder ei-

nem angesehenen Gebrauchtwagenhändler bei dem Erwerb des Ersatzwagens in Zahlung zu geben. Damit entfällt von vornherein der vom Senat auf die Regelfallgruppe des nicht gewerblich mit der Verwertung eines Gebrauchtwagens befassten Verkehrsunfallgeschädigten bezogene und diese Senatsrechtsprechung tragende Grund (vgl. Senatsurteil vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 15, 19).

b) Das Berufungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass nach diesen Grundsätzen aufgrund des Wirtschaftlichkeitsgebots die Verwertung des Unfallfahrzeugs unter Berücksichtigung von Angeboten von Internet-Restwertbörsen erfolgen musste. Die subjektive Schadensbetrachtung nimmt nach der Senatsrechtsprechung die Person des Geschädigten in den Blick. Macht der Leasingnehmer – wie im Streitfall die Klägerin (siehe oben unter Ziffer 1.a) cc) – den Fahrzeugschaden allein als fremden Schaden des Leasinggebers geltend, sind im Rahmen der subjektbezogenen Schadensbetrachtung daher die Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Leasinggebers als Geschädigten maßgeblich. Der Anspruch auf Ersatz des Unfallschadens kann dann nicht weiter reichen, als wenn ihn der Geschädigte selbst verfolgen würde. Dass der Leasingnehmer bei Beschädigung des Leasingfahrzeugs auch selbst Geschädigter und Anspruchsinhaber aus eigenem Recht sein kann, spielt bei der subjektbezogenen Schadensbetrachtung nur dann eine Rolle, wenn der Leasingnehmer eigene Ansprüche geltend macht. Das Berufungsgericht hat daher hinsichtlich der zwischen den Parteien allein streitigen Frage der anzusetzenden Restwerthöhe richtigerweise die Verwertungsmöglichkeiten der Leasinggeberin in den Blick genommen. Insoweit hat das Berufungsgericht im Einklang mit den oben genannten, für gewerbliche Anbieter von Kraftfahrzeugen geltenden Grundsätzen festgestellt, dass es der hiesigen Leasinggeberin selbst oder über die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit eingeschalteten Autohäuser ohne Weiteres möglich gewesen wäre, Zugriff auf den Sondermarkt der Restwertaukäufer im Internet zu nehmen. Dagegen bringt die Revision auch nichts vor.

c) Nicht zu beanstanden ist auch, dass das Berufungsgericht die Klage aufgrund des Ergebnisses seiner Beweisaufnahme zur Höhe des unter Berücksichtigung von Angeboten internetbasierter Restwertbörsen erzielbaren Verwertungserlöses abgewiesen hat. Das Berufungsgericht ist dabei entgegen der Ansicht der Revision nicht in entscheidungserheblicher Weise von einer falschen Verteilung der Darlegungs- und Beweislast ausgegangen (aa). Auch im Übrigen hält seine Beweiswürdigung revisionsrechtlicher Überprüfung stand (bb).

aa) Die Revision macht geltend, das Berufungsgericht verkenne bei seiner Entscheidung, dass nach der Rechtsprechung des Senats der Geschädigte seiner Abrechnung eines Total Schadens hinsichtlich des Restwertes grundsätzlich den tatsächlich erzielten Preis zugrunde legen könne. Behauptet der Schädiger, dass ein höherer Preis hätte erzielt werden können, so treffe ihn und seinen Haftpflichtversicherer dafür die Beweislast. Diese Rüge greift schon deshalb nicht durch, weil das Berufungsgericht zwar die Klägerin hinsichtlich der Erforderlichkeit des für die Ersatzbeschaffung aufgewandten Geldbetrages für darlegungs- und beweispflichtig gehalten, seine Entscheidung letztlich aber nicht darauf gestützt hat. Es

hat sich vielmehr die eine vollständige Klageabweisung unabhängig von der Frage der Darlegungs- und Beweislast tragende Überzeugung gebildet, dass die Behauptung der Beklagten zutrifft, unter Berücksichtigung von Angeboten internetbasierter Restwertbörsen habe der erzielbare Verwertungserlös 22.999 € betragen. Das Berufungsgericht ist nämlich den Ausführungen des Sachverständigen gefolgt, wonach der von der Beklagten ermittelte Restwert plausibel und nachvollziehbar war, und auf dieser Grundlage zu dem Schluss gekommen, die Beklagte habe zu seiner Überzeugung nach Einholung überregionaler Restwertangebote unter dem 21. Oktober 2019 ein realistisches Angebot vorgelegt. Im Übrigen hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen, dass die Klägerin aufgrund der ihr nach ständiger Senatsrechtsprechung im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB obliegenden Darlegungs- und Beweislast zur Schadenshöhe (vgl. nur Senatsurteil vom 17. September 2019 – VI ZR 494/18, juris Rn. 11 m.w.N.) die Behauptung der Beklagten zum erzielbaren Verwertungserlös widerlegen und nicht – wie die Revision meint – die Beklagte diese Behauptung im Rahmen der Prüfung einer etwaigen Verletzung der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB) beweisen musste.

(1) Da – wie bereits ausgeführt – eine unangemessene Verwertung nicht erst unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung der Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB zu prüfen ist, ist der Kläger im rechtlichen Ausgangspunkt bereits nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB dafür darlegungs- und beweispflichtig, dass die Verwertung des Unfallfahrzeugs im Rahmen wirtschaftlicher Vernunft erfolgt ist, wobei die ex ante bestehenden Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten zu berücksichtigen sind.

(2) Allerdings hat es der Senat zur Erfüllung der Darlegungs- und Beweislast des Klägers im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB genügen lassen, dass dieser seiner Schadensberechnung den tatsächlich für das beschädigte Auto erzielten Preis zugrunde legt, und den Einwand, dieser Erlös entspreche nicht dem für den Geschädigten relevanten Marktniveau, zur Darlegungs- und Beweislast des Schädigers im Rahmen des § 254 Abs. 2 BGB gestellt (vgl. Senatsurteile vom 13. Oktober 2009 – VI ZR 318/08, NJW 2010, 605 Rn. 9; vom 30. Mai 2006 – VI ZR 174/05, NJW 2006, 2320 Rn. 9; vom 12. Juli 2005 – VI ZR 132/04, BGHZ 163, 362, 366 ff., juris Rn. 13 ff.). Diese Verteilung der Darlegungs- und Beweislast soll dem gesetzlichen Leitbild des Schadensersatzes Rechnung tragen, nach dem es dem Geschädigten im Rahmen der ihm zustehenden Ersetzungsbefugnis grundsätzlich freisteht, sein Fahrzeug bei der ihm vertrauten Vertragswerkstatt oder einem angesehenen Gebrauchtwagenhändler beim Erwerb eines Ersatzfahrzeugs – auch ohne vorherige Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Restwert – in Zahlung zu geben (vgl. Senatsurteil vom 12. Juli 2005 – VI ZR 132/04, BGHZ 163, 362, 366 f., juris Rn. 13). Darauf kann sich jedoch – wie bereits ausgeführt – die im Streitfall maßgebliche Geschädigte, nämlich die Leasinggeberin als gewerbliche Anbieterin von Kraftfahrzeugen, nicht berufen. Deshalb hat die Klägerin vorliegend ihrer im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB obliegenden Darlegungs- und Beweislast nicht bereits dadurch genügt, dass sie ihrer Schadensberechnung den tatsächlich für das beschädigte Auto erzielten und auch unstrittigen Preis zugrunde gelegt hat.

(3) Die Klägerin kann sich vorliegend im Hinblick auf die von ihr darzulegende Erforderlichkeit des geltend gemachten Wiederbeschaffungsaufwandes auch nicht darauf berufen, dass der tatsächlich erzielte Verkaufserlös mit dem vorher durch einen Sachverständigen ermittelten Restwert übereinstimmte. Denn das von der Klägerin eingeholte Gutachten wurde ohne Berücksichtigung von Angeboten internetbasierter Restwertbörsen erstellt, die – wie bereits ausgeführt – von der Leasinggeberin bei der Veräußerung im Rahmen der wirtschaftlichen Vernunft hätten beachtet werden müssen. Indem die Klägerin den Restwert realisiert hat, ohne zuvor ein den besonderen individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten der geschädigten Leasinggeberin Rechnung tragendes Gutachten einzuholen, hat sie nicht nur das Risiko übernommen, dass sich der erzielte Erlös später – wie im Streitfall – als zu niedrig erweist (vgl. Senatsurteil vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 20). Bei ihr verbleibt darüber hinaus die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der tatsächlich erzielte Verkaufserlös dem relevanten Marktniveau entsprach. Diese Frage ist nach den genannten Grundsätzen bei einem mit dem Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen gewerblich befassten Geschädigten nicht erst im Hinblick auf einen etwaigen Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB, sondern bereits im Rahmen der Erforderlichkeit des nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB geltend gemachten Betrages relevant. Die Klägerin musste daher zur

Rechtfertigung ihrer Klageforderung die durch Vorlage eines konkreten Restwertangebots hinreichend substantiierte Behauptung der Beklagten widerlegen, unter Berücksichtigung von Ankaufangeboten aus internetbasierten Restwertbörsen sei nicht lediglich der von der Klägerin realisierte, sondern ein Verwertungserlös von 22.999 € erzielbar gewesen.

bb) Die Einwendungen der Klägerin gegen die – nach ständiger Rechtsprechung revisionsrechtlich nur eingeschränkt überprüfbar (vgl. nur Senatsurteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 168/21, BGHZ 235, 239 Rn. 21 mwN) – Beweiswürdigung des Berufungsgerichts greifen nicht durch. Insbesondere war das Berufungsgericht entgegen der Auffassung der Revision nicht deshalb daran gehindert, das von der Beklagten vorgelegte Ankaufangebot über 22.999 € für plausibel und nachvollziehbar zu halten, weil es nicht unterschrieben war. Ein solches Angebot bedarf nicht der Schriftform. Es war nach dem vorgelegten Ausdruck zudem ausdrücklich als verbindlich gekennzeichnet, stammte vom 21. Oktober 2019, wurde also vor der Veräußerung des Unfallfahrzeugs am 22. Oktober 2019 abgegeben, und sollte bis zum 8. November 2019 gültig bleiben. Schon deshalb geht daher auch der Einwand der Klägerin fehl, sie müsse sich nicht auf einen Restwert verweisen lassen, der lediglich in einem engen Zeitraum zu erzielen gewesen sei. Die von der Revision erhobenen Verfahrensrügen hat der Senat geprüft und nicht für durchgreifend erachtet. Von einer näheren Begründung wird nach § 564 Satz 1 ZPO abgesehen.

OLG HAMM: URT. V. 25.06.2024 – 7 U 142/23, BECKRS 2024, 21869

Mitverschulden eines minderjährigen Kindes

Amtliche Leitsätze:

1. Quert ein zehn Jahre und zwei Monate altes Kind im vollem Lauf zwischen aufgrund eines Rückstaus haltenden Pkw eine Straße und wird von einem Pkw im Gegenverkehr erfasst, ist sein Verstoß gegen § 25 Absatz 3 StVO im Rahmen von § 9 StVG in Verbindung mit § 254 Absatz 1 BGB zu berücksichtigen, wenn ihm die Darlegung / der Beweis – wie hier – nicht gelingt, dass ihm die erforderliche Einsicht nach § 828 Absatz 3 BGB fehlte (im Anschluss an BGH Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03, NJW 2005, 354 = juris Rn. 12, 15 m.w.N.; BGH Urt. v. 29.4.1997 – VI ZR 110/96, NJW-RR 1997, 1110 = juris Rn. 8 m.w.N.; OLG Hamm Urt. v. 16.9.2016 –15 I-9 U 238/15, BeckRS 2016, 113206 = juris Rn. 15).

2. Die in einem solchen Fall allein in die Abwägung einzustellende Betriebsgefahr des Fahrzeugs im Gegenverkehr tritt nicht vollständig hinter dem überwiegenden Verschulden des Kindes zurück, wenn der Verkehrsverstoß des Kindes – wie hier – altersspezifisch nicht auch subjektiv als besonders vorwerfbar zu qualifizieren ist (im Anschluss an BGH Urt. v. 13.2.1990 – VI ZR 128/89, NJW 1990, 1483 = juris Rn. 22; OLG Celle Urt. v. 11.10.2023 – 14 U 157/22, I+S 2024, 132 = juris Rn. 59 f.).

Auf die Berufung des Klägers wird das am 06.10.2023 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 16. Zivilkammer des Landgerichts Münster (16 O 95/22) unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen wie folgt abgeändert:

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger sämtliche immateriellen und materiellen Schäden, die ihm in Folge des Unfalles vom 18.03.2021 entstanden sind bzw. noch entstehen werden, nach einer Quote von 25% zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind bzw. übergehen werden.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster und zweiter Instanz tragen der Kläger zu 75% und die Beklagte zu 25%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Den Parteien wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils jeweils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die jeweils andere Partei zuvor Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Gründe:

I.

Die Parteien streiten im Wege der Feststellungsklage um die Verpflichtung der Beklagten zur Leistung materiellen und im-

materiellen Schadensersatzes aufgrund eines Verkehrsunfalls vom 18.03.2021 in L., bei dem der damals zehn Jahre und zwei Monate alte Kläger als Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn mit dem Pkw der Beklagten kollidierte und schwerstverletzt wurde.

Der Kläger und sein zum Unfallzeitpunkt elf Jahre alter Freund, der Zeuge A, näherten sich im Laufschrift der B Straße aus einem Stichweg, der auf den Gehweg mündet, in der Absicht, die Straße zu überqueren. Auf der B Straße hatte sich zu dieser Zeit auf der von den Jungen zunächst zu überquerenden Richtungsfahrbahn ein Rückstau von wartenden Fahrzeugen gebildet, nachdem sich die Schranken eines weiter entfernten Bahnübergangs geschlossen hatten. Die beiden Kinder betraten im Laufschrift die blockierte Richtungsfahrbahn zwischen den Fahrzeugen und jedenfalls der Kläger lief, ohne anzuhalten oder zu schauen, zwischen den wartenden Fahrzeugen weiter auf die Gegenfahrbahn. Auf dieser näherte sich zu diesem Zeitpunkt die von einer vor dem Bahnübergang gelegenen Einmündung nach rechts auf die B Straße eingebogene Beklagte in ihrem Pkw. Der Kläger wurde von dem Pkw der Beklagten frontal erfasst und auf den Gehweg der jenseitigen Fahrbahnseite geschleudert. Hierdurch erlitt er unstrittig schwerste (vor allem Kopf-) Verletzungen.

Bezüglich der Einzelheiten des jeweiligen erstinstanzlichen Parteivortrages und der Anträge wird auf die gewechselten Schriftsätze und auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils des Landgerichts Münster (Blatt 363 ff. der elektronischen Gerichtsakte erster Instanz, nachfolgend eGA I) verwiesen.

Das Landgericht hat die Klage nach Beweisaufnahme durch Einholung eines schriftlichen unfallanalytischen Gutachtens des Sachverständigen C vollumfänglich abgewiesen.

Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass dem Kläger infolge des Unfalls kein Anspruch gem. §§ 7, 18 StVG, § 823 BGB gegen die Beklagte zustehe, da eine Abwägung der Verursachungsbeiträge der Unfallbeteiligten gem. § 9 StVG i.V.m. § 254 Abs. 1 BGB dazu führe, dass die bloße Betriebsgefahr des nach den sachverständigen unfallanalytischen Feststellungen leicht unterhalb der zulässigen Geschwindigkeitsgrenze von 50 km/h geführten Pkw der Beklagten vollständig hinter dem schwerwiegenden Verkehrsverstoß des Klägers gegen § 25 Abs. 3 StVO zurücktrete. Er habe sich vor dem Überqueren der Fahrbahn nicht vergewissert, ob sich auf der Gegenfahrbahn ein vorfahrtsberechtigtes Fahrzeug näherte. Dieser Verstoß sei dem Kläger auch altersspezifisch subjektiv besonders vorwerfbar.

Wegen der Einzelheiten der Entscheidungsgründe wird auf das angefochtene Urteil (eGA I-363 ff.) verwiesen.

Hiergegen wendet sich der Kläger mit seiner Berufung, mit der er die Verletzung materiellen Rechts sowie Rechtsfehler bei der Tatsachenfeststellung rügt und sein erstinstanzliches Klagebegehren – unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens – weiterverfolgt.

Zur Begründung trägt der Kläger im Wesentlichen vor, dass seine Haftung ausgeschlossen sei, da er die erforderliche Verantwortlichkeit nicht gehabt habe. Das Landgericht habe diese nur unterstellt, nicht festgestellt und insoweit auch das Angebot der Einholung eines kinderpsychologischen Sachverständigen Gutachtens übergangen. Soweit das Landgericht von ei-

nem schuldhaften Verhalten ausgehe, habe es die besondere verkehrsspezifische Situation des Rückstaus der Fahrzeuge auf einer Fahrbahnhälfte und den typisch kindlichen Rückschluss, dass dann auch von der Gegenseite aus kein Verkehr komme und er die Straße deswegen insgesamt queren könne, vernachlässigt.

Der Kläger beantragt,

das Urteil des Landgerichts Münster, zu Az.: 016 O 95/22, verkündet am 06.10.2023, abzuändern und nach den Schlussanträgen des Klägers in I. Instanz zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte verteidigt – unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens zur hinreichenden Einsichtsfähigkeit und zum grob schuldhaften Verhalten – die angefochtene Entscheidung.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Parteien in der Berufungsinstanz wird auf die zwischen ihnen gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

Der Senat hat ergänzend Beweis erhoben durch erstmalige Vernehmung der Zeugen A, D, E, F und G sowie durch ergänzende mündliche Anhörung des Sachverständigen C. Die Akte 83 Js 1073/21 StA Münster war Gegenstand der mündlichen Verhandlung. Wegen des Inhalts und des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Sitzungsprotokoll und den Berichtstattervermerk vom 25.06.2024 (eGA II-158 ff.) Bezug genommen.

II.

Die zulässige Berufung des Klägers hat teilweise Erfolg.

Die Beklagte haftet dem Kläger dem Grunde nach aus § 7 Abs. 1 StVG, wobei aufgrund eines Mitverschuldens des Klägers gemäß § 9 StVG, § 254 BGB von einer Haftungsverteilung von 75 : 25 zu seinen Lasten auszugehen ist. Anders als das Landgericht angenommen hat, tritt die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs nicht vollständig zurück.

Im Einzelnen:

1. Die erhobene Feststellungsklage ist zulässig. Der Kläger hat das nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Interesse daran, die Haftung für die erlittenen Unfallfolgen dem Grunde nach feststellen zu lassen, da aufgrund seiner noch nicht abgeschlossenen Entwicklung derzeit noch nicht abzusehen ist, bis wann und in welchem Umfang sich Verletzungen und Schadensfolgen auswirken könnten.

2. Die Haftung der Beklagten für die unfallbedingten materiellen und immateriellen Schäden aus § 7 Abs. 1 StVG ist eröffnet, weil der Kläger beim Betrieb des von der Beklagten gehaltenen Fahrzeugs schwerst verletzt wurde und die Beklagte den Beweis der Verursachung durch höhere Gewalt gemäß § 7 Abs. 2 StVG nicht führen kann. Da der Kläger weder Halter noch Führer eines beteiligten Fahrzeuges war, kommt eine Anspruchs kürzung nach § 17 StVG nicht in Betracht (vgl. nur BGH Urt. v., 4.4.2023 – VI ZR 11/21, r+s 2023, 455 Rn. 9). Der Kläger hat sich allerdings als Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn verkehrswidrig verhalten und dadurch die im Vordergrund stehende Schadensursache gesetzt. Das führt im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB zu einer Reduzierung der grundsätzlich vollen Haftung der Beklagten auf 25%.

a) Die Abwägung der Verursachungsbeiträge ist aufgrund al-

ler festgestellten, d.h. unstreitigen, zugestandenem oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben; in erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (vgl. BGH Urt. v. 17.1.2023 – VI ZR 203/22, r+s 2023, 265 Rn. 29 m.w.N.).

Die Überzeugung nach § 286 Abs. 1 ZPO erfordert keine absolute oder unumstößliche Gewissheit und auch keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, sondern nur einen für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (BGH Urt. v. 12.12.2023 – VI ZR 76/23, r+s 2024, 170 Rn. 15; BGH Urt. v. 23.6.2020 – VI ZR 435/19, VersR 2021, 1497 Rn. 13). Wenn der Partei der unmittelbare Beweis einer Tatsache, die ein gesetzliches Tatbestandsmerkmal als vorhanden ergibt, nicht gelingt, kann sich das Gericht eine entsprechende Überzeugung auch aufgrund von Indizien bilden. Das Gericht darf sich allerdings nur auf solche Indizien stützen, die unstreitig oder bewiesen, also sicher festgestellt sind.

b) In das Abwägungsverhältnis ist nach dem Ergebnis der zweitinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme zur Überzeugung des Senats zu Lasten des Klägers ein objektiv und subjektiv vorwerfbarer fahrlässiger Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO einzustellen.

Nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 StVO muss ein Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn, auf der der Fahrzeugverkehr grundsätzlich Vorrang hat, besondere Vorsicht walten lassen. Er muss an nicht besonders vorgesehenen Überquerungsstellen auf den bevorrechtigten Verkehr Rücksicht nehmen und bei Annäherung eines Fahrzeuges warten. Er darf insbesondere nicht versuchen, noch kurz vor einem herannahenden Kraftfahrzeug die Fahrbahn zu überqueren (so OLG Hamm Urt. v. 6.9.2019 – 7 U 18/17, BeckRS 2019, 51958 Rn. 39 m.w.N.).

aa) Diesen Geboten ist der Kläger zunächst objektiv nicht gerecht geworden, da er jedenfalls den Fahrzeugverkehr der aus seiner Sicht Gegenrichtung, also in Fahrtrichtung der Beklagten, beim Überqueren der B Straße nicht beobachtet hat. So haben bis auf den kindlichen Zeugen A, der glaubhaft aufgrund des unfallbedingten Schocks keinerlei Erinnerung an das Geschehen hat, alle Zeugen übereinstimmend bekundet, die Jungen seien aus dem Stichweg kommend über den Bürgersteig und zwischen den wartenden Fahrzeugen hindurch auf die Fahrbahn gerannt – mit dem entscheidenden Unterschied, dass (nur) der Zeuge A – wohl initiiert durch das warnende Hupen seitens des Zeugen E – rechtzeitig stehen geblieben ist. Diese glaubhaften Bekundungen der zufälligen Unfallzeugen stehen im Einklang mit den erst- und wiederholt zweitinstanzlichen unfallanalytischen Feststellungen des Sachverständigen C. Auf der Grundlage seiner technischen Analyse hat der Kläger die B Straße rennend, namentlich mit einer Geschwindigkeit von 13 km/h überquert. Diese Feststellung gründet sich zum einen auf die von dem Sachverständigen vorgenommene Schadensanalyse am Beklagtenfahrzeug, wonach die Anprallspuren und die Reihenfolge ihres Auftretens charakteristisch für eine hohe Gehgeschwindigkeit des Fußgängers sind, weil ein breiter Anstoßbereich vorliegt und

sich von der Fahrzeugmitte bis zur äußersten rechten Seite am Außenspiegel erstreckt (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024, Seite 6 Abs. 7, eGA II-170). Hier passt die erhebliche sog. Querspurweite des Klägers von etwa 4,6 m, die sich ebenfalls nur mit schnellem Laufen oder langsamem Rennen erklären lässt (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024, Seite 8 Abs. 4, eGA II-172).

bb) Der danach auch zur Überzeugung des Senats festzustellende objektive Verstoß des Klägers gegen § 25 Abs. 3 StVO ist diesem grundsätzlich auch vorwerfbar.

(1) Für den Senat besteht kein vernünftiger Zweifel daran, dass der Kläger im Unfallzeitpunkt die für eine Mithaftung erforderliche Einsichtsfähigkeit in die Gefährlichkeit seines Verhaltens besaß, also deliktstüchtig i.S.d. § 828 Abs. 3 BGB war. (a) Nach § 828 Abs. 3 BGB ist, wer das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach § 828 Abs. 1 oder Abs. 2 BGB ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat.

Die Haftungsprivilegierung Minderjähriger in § 828 BGB erfasst nicht nur die Schäden, die Kinder einem anderen zufügen, sondern gilt auch im Rahmen des § 254 BGB. § 828 BGB gilt also unabhängig davon, ob das an einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug beteiligte Kind Schädiger oder – wie hier – Geschädigter ist (st. Rspr., vgl. hierzu z.B. BGH Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03, NJW 2005, 354 = juris Rn. 12).

Der Kläger war im Zeitpunkt des Unfalls mit zehn Jahren und zwei Monaten dem vorgelagerten Haftungsprivileg des § 828 Abs. 2 BGB gerade entwachsen. Seine Einsichtsfähigkeit wird damit nach § 828 Abs. 3 BGB grundsätzlich vermutet. Dafür genügt das allgemeine Verständnis, dass das eigene Verhalten irgendwelche Gefahren herbeiführen kann. Dabei ist allein auf die Einsichtsfähigkeit des Minderjährigen abzustellen, nicht auf seine Steuerungsfähigkeit; entscheidend ist die intellektuelle Fähigkeit, das Gefährliche seines Tuns zu erkennen und sich der Verantwortung für die Folgen eigenen Tuns bewusst zu sein, nicht aber die Fähigkeit, sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten (BGH Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03, NJW 2005, 354 = juris Rn. 15 m.w.N.).

(b) Dem Kind/Jugendlichen obliegt die volle Darlegungs- und Beweislast dafür, dass er die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht nicht gehabt habe (vgl. OLG Hamm Urt. v. 16.9.2016 – I-9 U 238/15, BeckRS 2016, 113206 = juris Rn. 15; BGH Urt. v. 29.4.1997 – VI ZR 110/96, NJW-RR 1997, 1110 = juris Rn. 8 m.w.N.; BeckOK-StVR/Arntz, § 828 BGB Rn. 19).

(c) Dieser Darlegungslast ist der Kläger im vorliegenden Fall nicht gerecht geworden. Für den Senat ergeben sich keine Anhaltspunkte, weshalb sich der Kläger als altersgerecht entwickeltes Kind, das kurz vor dem Wechsel auf die weiterführende Schule stand, über die grundsätzlichen Umstände und Konsequenzen der vorliegenden Verkehrssituation, also der Gefährlichkeit seines Tuns und der Folgen ausnahmsweise nicht in ausreichender Form bewusst gewesen sein sollte.

(aa) Es steht im vorliegenden Fall, was keiner Vertiefung bedarf, ein elementares Verhaltensgebot im Straßenverkehr in

Rede. Das gebotene Verhalten beim Überqueren einer Straße als Fußgänger zählt zu den ersten Regeln, die im Rahmen jeder Verkehrserziehung bereits im Vorschulalter vermittelt werden. Keinesfalls darf danach „blind“ über eine befahrene Fahrbahn gerannt werden.

(bb) Es ist weder dargetan noch ersichtlich, weshalb der Kläger aus in seiner Person liegenden Gründen die Gefährlichkeit der Missachtung der Grundregel beim Überqueren einer Fahrbahn nicht hätte erkennen können. Schon nach eigenem Vortrag handelte es sich bei dem Kläger im Unfallzeitpunkt um ein altersgerecht entwickeltes Kind mit angemessenen schulischen Leistungen, bei dem der Wechsel auf die weiterführende Schule unmittelbar bevorstand. Dass der Kläger gerade in der Verkehrserziehung gemessen an dem durchschnittlichen Bildungsstand eines zehnjährigen Kindes (vgl. hierzu auch OLG Hamm Urt. v. 13.7.2009 – 13 U 179/08, r + s 2010, 299 = juris Rn. 29) gravierende Defizite gehabt hätte, steht nicht zur Überzeugung des Senats fest. Vielmehr hat die Mutter des Klägers in ihrer erstinstanzlichen Anhörung erklärt, dass ihm durch die Eltern „natürlich das alles mit dem Verkehr erklärt“ worden sei (Protokoll der erstinstanzlichen mündlichen Verhandlung vom 25.11.2022, S. 2, Bl. 196 eGA-I). Daran, dass dazu die Grundregel zum Verhalten beim Überqueren einer Straße gehörte, hegt der Senat keinerlei Zweifel. Der Umstand, dass der Kläger, wie vorgetragen, noch nicht lange vor Ort gewohnt habe und die Umgebung ihm deswegen nicht bekannt gewesen sei, entlastet den Kläger ebenfalls nicht, da die vermittelten Grundsätze der Verkehrserziehung ebenso wie die Regeln der StVO ortsunabhängig und abstrakt gelten.

(cc) Bei der konkreten Verkehrssituation handelte es sich auch nicht um eine solche, die Kinder im Rahmen der unteren Altersgruppe des § 828 Abs. 3 BGB entgegen der Wertung des Gesetzgebers vollständig „überforderte“. Die insoweit von dem Kläger erst- wie zweitinstanzlich geforderte Beweisaufnahme durch Einholung eines kinderpsychologischen Sachverständigengutachtens war nicht geboten, da schon über allgemeine Ausführungen über die Fähigkeiten von Kindern in einer dem Kläger entsprechenden Altersgruppe hinaus keine konkreten Anknüpfungstatsachen für eine Überforderung des Klägers und damit für eine Beweiserhebung im konkreten Einzelfall vorgetragen sind. Solche sind auch nicht ersichtlich angesichts dessen, dass der Kläger das elementare Gebot missachtet hat, immer erst am Fahrbahnrand stehen zu bleiben und die Fahrbahn nur zu betreten, wenn sie sicher „frei“ von herannahendem Fahrzeugverkehr ist.

(dd) Somit hat der Kläger beim Überqueren der Fahrbahn objektiv und subjektiv vorwerfbar die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen (§ 276 Abs. 2 BGB).

d) Diesem Verschuldensbeitrag des Klägers steht auf Seiten der Beklagten allein die Betriebsgefahr ihres Pkw gegenüber. Diese ergibt sich aus dem gesetzlichen Grundgedanken, dass die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr eine Gefahrenquelle eröffnet. Ein diese Gefahr erhöhender Verschuldensbeitrag trifft die Beklagte nach dem überzeugenden Ergebnis der unfallanalytischen Feststellungen des Sachverständigen nicht. Vielmehr hatte die Beklagte keine realistische bzw. noch realisierbare Möglichkeit, auf den vor ihr auf die Fahrbahn laufenden Kläger kollisionsvermeidend zu re-

agieren. Dies ergibt sich insbesondere aus der überzeugenden und anschaulichen Weg-Zeit-Analyse des Sachverständigen C. Der Sachverständige hat aufgezeigt, dass die Jungen in Annäherung durch die wartenden Fahrzeuge für die Beklagte im Zuge ihrer Annäherung an den Kollisionsort verdeckt waren. Infolgedessen war sie erst in dem Moment zur Reaktion aufgefordert, als der Kläger zwischen den Fahrzeugen auftauchte (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024, Seite 8, eGA II-172). Sogar unabhängig davon, ob sich die Kinder durchgehend laufend (so das Ergebnis der Beweisaufnahme) oder aus dem Stand heraus auf die Fahrbahn begeben haben, stand der Beklagten nach den weiteren Feststellungen nur eine Reaktionszeit von knapp einer Sekunde bis zur Kollision zur Verfügung, welche die Umsetzung kollisionsvermeidender Maßnahmen nicht erlaubt hat (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024, Seite 9 Abs. 3, eGA II-173). Die Beklagte hat – wie der Sachverständige überzeugend anhand der Fahrzeugbeschädigungen, der Verletzungen des Klägers und der Querwurfweite ermittelt hat und was von der Berufung auch zu Recht nicht infrage gestellt wird – die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten. Soweit der Sachverständige ausgeführt hat, dass nur bei einer Annäherungsgeschwindigkeit des Pkw von maximal 32 km/h und einer sofortigen Reaktion der Beklagten die Kollision hätte vermieden werden können (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024, Seite 9 Abs. 6, eGA II-173), sind Umstände, die eine solche Geschwindigkeitsreduktion im Vorfeld objektiv geboten hätten, weder vom Kläger dargetan noch sonst ersichtlich. Insbesondere hatte die Beklagte keinen Anhaltspunkt dafür, dass in diesem Bereich Kinder zu dieser Zeit auf die Fahrbahn laufen könnten (vgl. § 3 Abs. 2a StVO; dazu etwa Senat Beschluss vom 27.2.2024 – 7 U 120/22, BeckRS 2024, 12415 = juris Rn. 20 m.w.N.).

e) Die auf Rechtsfolgenseite vorzunehmende Abwägung führt nach Auffassung des Senats zu einer Haftungsverteilung von 75 : 25 zu Lasten des Klägers. Ein Zurücktreten der einfachen Betriebsgefahr des Pkw der Beklagten, die der Senat regelmäßig mit 25% bemisst, hinter dem Verstoß des Klägers kommt nicht in Betracht.

aa) Hierzu wäre erforderlich gewesen, dass dem Kläger sein Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO in einer Weise vorzuwerfen ist, dass ihm objektiv und subjektiv ein erhebliches Verschulden zur Last fällt, welches die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges als völlig untergeordnet erscheinen lässt (vgl. hierzu BGH Beschluss vom 30.5.2006 – VI ZR 184/05, juris). Dies wäre etwa bei einem grob verkehrswidrigen Verhalten des Geschädigten anzunehmen (BGH Urt. v. 13.2.1990 – VI ZR 128/89, NJW 1990, 1483 = juris Rn. 20; aktuell dem folgend OLG Celle Urt. v. 11.10.2023 – 14 U 157/22, r+s 2024, 132 = juris Rn. 58 f.). Daran fehlt es, weil der Verkehrsverstoß des Klägers altersspezifisch nicht auch subjektiv als besonders vorwerfbar zu qualifizieren ist.

bb) Der Kläger steht mit zum Unfallzeitpunkt zehn Jahren und zwei Monaten an der unteren Grenze des Übergangs zwischen den gesetzlichen Haftungsprivilegierungen des § 828 Abs. 2 und Abs. 3 BGB bezogen auf das Lebensalter. Grundsätzlich sind, wie der Gesetzgeber mit dieser Wertung zum Ausdruck bringt, Kinder im Straßenverkehr größeren Anforderungen und Gefahren ausgesetzt als Erwachsene, im Gegensatz zu de-

nen sie altersgemäße Defizite mit Blick auf die Integration in den Straßenverkehr und seine Gefahren haben (vgl. BGH Urt. v. 13.2.1990 – VI ZR 128/89, NJW 1990, 1483 = juris Rn. 22; OLG Celle Urt. v. 11.10.2023 – 14 U 157/22, r+s 2024, 132 = juris Rn. 59). Der Kläger befand sich zum Unfallzeitpunkt in dem Alter, in dem Kinder typischerweise trotz der Vermittlung der Grundregeln noch nicht sämtliche Risiken des Straßenverkehrs sicher in ihre Entscheidungen einstellen können (so auch OLG Celle Urt. v. 11.10.2023 – 14 U 157/22, r+s 2024, 132 = juris Rn. 60). So ist es schon altersgemäß und nicht ungewöhnlich, wenn ein gerade 10 Jahre alter Junge unter besonderen Umständen die Befolgung der Grundregel zur sicheren Beobachtung des Fahrzeugverkehrs beim Überqueren einer Straße zugunsten der Schlussfolgerung, dass ein Rückstau auf einer Fahrbahn sich nähernden Fahrzeugverkehr auf der anderen Fahrbahn sicher ausschließt, vernachlässigt. Dies gilt insbesondere – wie hier entsprechend den Angaben der Zeugin D (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024 Seite 2 Abs. 9, eGA II-166, und Seite 3 Abs. 2, eGA II-167) und der Zeugin G (Berichterstattervermerk vom 25.06.2024 Seite 5 Abs. 2, eGA II-169) –, wenn er ausgelassen und (offensichtlich um die Wette) laufend mit einem Freund unterwegs ist und beide ein gemeinsames Ziel – wie hier wohl den im Bereich auf der ge-

genüberliegenden Seite der Straße befindlichen Supermarkt – haben. Die Situation vor dem Unfall war somit durch eine kindestypische Eigendynamik gekennzeichnet, die wiederum den Kläger zu einer impulsiven Handlung/Schlussfolgerung verleitet und eine Ablenkung von den Sorgfaltspflichten und der Aufmerksamkeit im Straßenverkehr zur Folge gehabt hat. Hierzu passt, dass nur der Zeuge A (erst) auf das Hupsignal des Zeugen E reagiert und angehalten hat. Gerade in einer solchen Situation realisiert sich gleichzeitig die von Kraftfahrzeugen gegenüber einem Kind als Verkehrsteilnehmer ausgehende Betriebsgefahr in typischer Weise, da regelmäßig – wie hier – technisch keine Möglichkeit besteht, auf derartige Impulshandlungen schadenausschließend zu reagieren.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 Satz 1, § 97 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO). Die Rechtssache weist weder grundsätzliche Bedeutung auf noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs.

OVG SAARLAND: BESCHL. V. 07.08.2024 – 1 B 80/24

Kein Rückschluss auf Einschränkung der Fahreignung bei Cannabiskonsum

Amtlicher Leitsatz

Es erscheint nach Inkrafttreten der neuen fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zum Cannabiskonsum nicht (mehr) vertretbar, bei regelmäßigem Konsum allein gestützt auf diesen und auf die bisherige Fassung der Begutachtungsleitlinien für die Kraftfahreignung, also ohne vorherige Begutachtung, auf eine durch Cannabismissbrauch bedingte Fahruneignung zu schließen.

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts des Saarlandes vom 30. April 2024 – 5 L 403/24 – wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens. Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 7.500,- € festgesetzt.

Gründe

I.

Der Antragsteller ist angestellter Fahrlehrer. Am Vormittag des 19.7.2023 (10.45 Uhr) erfolgte während einer praktischen Fahrstunde, die der Antragsteller – wie dies üblich ist – einem Fahrschüler als Beifahrer erteilte, eine Verkehrskontrolle. Ausweislich des Polizeiberichts gleichen Datums war die Kontrolle durch eine anonyme Mitteilung veranlasst und gab der Antragsteller auf entsprechende Nachfrage an, Betäu-

bungsmittel zu konsumieren. Es wurden verschiedene im Bericht aufgeführte Auffälligkeiten und Ausfallerscheinungen festgestellt; der Antragsteller händigte den Beamten eine Blechdose mit Konsumutensilien und ca. 0,7 g Marihuana aus, die er im Handschuhfach des Fahrzeugs deponiert hatte. Eine auf freiwilliger Basis um 11.30 Uhr durchgeführte Blutentnahme wurde im Institut für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes untersucht; dabei ergaben sich folgende Werte: 11 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, 5,6 ng/ml Hydroxy-Tetrahydrocannabinol (THC-OH) und ca. 200 ng/ml Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure (THC-COOH). Nach der Beurteilung des Instituts für Rechtsmedizin vom 30.11.2023 spricht das THC-Ergebnis dafür, dass der Antragsteller in einem sehr engen zeitlichen Zusammenhang mit der Blutentnahme Cannabis konsumiert hatte, und lag die festgestellte Konzentration von THC-Carbonsäure deutlich in dem Bereich, der üblicherweise bei regelmäßigem bzw. chronischem Konsum vorgefunden wird. Aus forensisch toxikologischer und rechtsmedizinischer Sicht sei von drogenbedingter Fahruntüchtigkeit zum Vorfallzeitpunkt auszugehen.

Mit – nach Aktenlage formlos übersandtem – Schreiben vom 4.1.2024 wurde der Antragsteller zum Entzug seiner Fahrerlaubnis angehört; ausweislich der festgestellten Blutwerte konsumiere er regelmäßig Cannabis und habe sich dadurch gemäß § 11 Abs. 1 FeV i.Vm. Ziff. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Seine Fahrerlaubnis sei daher zu entziehen. Eine Reaktion hierauf erfolgte nicht.

Unter dem 23.2.2024 teilte die Staatsanwaltschaft Saarbrücken dem Antragsgegner mit, dass das Ermittlungsverfahren wegen Trunkenheit im Verkehr eingestellt worden sei, da der Antragsteller nach Aussage der beiden im Fahrzeug befindlichen Fahrschüler während der Fahrstunde nur mündliche Anweisungen erteilt und nicht aktiv in den Fahrvorgang eingegriffen, mithin das Fahrzeug nicht im Sinn des § 316 Abs. 1 StGB geführt habe.

Mit der verfahrensgegenständlichen Verfügung vom 4.3.2024 hat der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis wegen regelmäßigen Cannabiskonsums unter Anordnung der sofortigen Vollziehung entzogen.

Unter dem 4.4.2024 hat der Antragsteller hiergegen Widerspruch eingelegt und beim Verwaltungsgericht die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragt. Seinerseits finde weder ein regelmäßiger Cannabiskonsum noch ein Cannabismissbrauch statt, er werde ausweislich beigefügter ärztlicher Untersuchungen vom 20.10.2023 den in körperlicher und geistiger Hinsicht bestehenden Leistungsanforderungen, die von jedem Verkehrsteilnehmer und darüber hinaus von Inhabern einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erwartet würden, in vollem Umfang gerecht und die Anordnung des Sofortvollzugs stelle sich für ihn angesichts seiner beruflichen Tätigkeit als Fahrlehrer als gravierende Härte dar. Das im Bescheid zitierte Gutachten zum angeblich regelmäßigen Konsum sei ihm nicht zugänglich. Im Rahmen der Entscheidung über seinen Widerspruch gelte die neue Rechtslage, nach der selbst ein nachgewiesener regelmäßiger Konsum von Cannabis die Fahreignung nicht mehr ausschließe.

Der Antragsgegner hat erwidert, die Entziehung der Fahrerlaubnis sei auch unter der Geltung des zum 1.4.2024 in Kraft getretenen neuen Rechts rechtmäßig, denn der Tatbestand des Cannabismissbrauchs der neu gefassten Ziff. 9.2.1 der Anlage 4 sei erfüllt; dies habe – wozu näher ausgeführt wird – nach § 13 a FeV zur Folge, dass die Fahreignung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu überprüfen sei, die der Antragsteller aber zum jetzigen Zeitpunkt infolge seines durch das rechtsmedizinische Gutachten erwiesenen regelmäßigen Konsums nicht erfolgreich absolvieren könne; nach Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Stand 1. Februar 2000) sei bei regelmäßigem Konsum in der Regel von einer Kraftfahrungeeignetheit auszugehen. Gründe, die ausnahmsweise für eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Antragsteller künftig zwischen Konsum und Fahren trennen werde, sprechen könnten, seien nicht ersichtlich, so dass er noch keinen ausreichenden Einstellungswandel nachweisen könne, was die direkte Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertige.

Das Verwaltungsgericht hat den Eilrechtsschutzantrag durch Beschluss vom 30.4.2024 zurückgewiesen. Der Bescheid genüge den formalen Anforderungen und sei bei summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage offensichtlich rechtmäßig, so dass die privaten Interessen des Antragstellers zurücktreten müssten. Der Antragsgegner habe nach alter Rechtslage infolge durch das Ergebnis der Blutuntersuchung belegten regelmäßigen Konsums von der Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehen dürfen und nach neuem Recht gelte im Ergebnis nichts anderes.

Nach Ziff. 9.2.1 n.F. der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung i.V.m. der Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 sei bei Missbrauch von Cannabis, der vorliege, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Cannabiskonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden könnten, im Regelfall, so auch hier, davon auszugehen, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht besteht. Zwar gehe aus der (wörtlich wiedergegebenen) Gesetzesbegründung zu der neu eingeführten Regelung des § 13 a FeV nicht hervor, unter welchen Voraussetzungen der Betroffene das nötige Trennungsvermögen nicht besitzt. Allerdings habe der Gesetzgeber die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen des Cannabiskonsums weitestgehend an die für Alkohol geltenden Vorschriften angleichen wollen; nunmehr bedürfe es bei Cannabismissbrauch ebenso wie bei Alkoholmissbrauch einer Prognose zum künftigen Trennungsverhalten, die in der Regel nach § 13 bzw. § 13 a FeV die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens voraussetze. Vorliegend sei eine solche Begutachtung nicht erforderlich, da für den Antragsgegner und die Kammer feststehe, dass dem Antragsteller die Kraftfahreignung wegen Cannabismissbrauchs fehle. Die Fahrerlaubnis dürfe nach § 11 Abs. 7 FeV ohne vorherige Anordnung einer ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Begutachtung entzogen werden. Auszugehen sei von Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Stand: 1. Februar 2000); hiernach besitze jemand, der regelmäßig (täglich oder gewohnheitsmäßig) Cannabis konsumiere, die Kraftfahreignung nur ganz ausnahmsweise, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit für ein Trennungsvermögen gegeben sei und keine Leistungsmängel vorlägen. Die den noch nicht angepassten Leitlinien zugrunde liegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse seien nach Ansicht der Kammer durch die gesetzlichen Änderungen nicht obsolet geworden. Nach der aktuellen Fassung der Ziff. 9.2.1 der Anlage 4 sei die Trennung von Konsum und Fahren bei der Beurteilung der Kraftfahreignung das maßgebliche Kriterium. Weder aus den gesetzlichen Regelungen noch aus der Gesetzesbegründung gehe deutlich hervor, dass „die bisherige Handhabung von regelmäßigen Cannabiskonsumern“ aufgegeben bzw. nicht als Missbrauch angesehen werden solle, insbesondere wenn es an der Trennung zwischen Konsum und Fahren fehle. Anlässlich der Verkehrskontrolle sei ein THC-Wert im Blutserum des Antragstellers festgestellt worden, der mit 11 ng/ml sowohl den bisher nach ganz überwiegender Meinung die Annahme fehlender Trennung rechtfertigenden Wert von 1 ng/ml als auch den für die Zukunft diskutierten Wert von 3,5 ng/ml bei weitem überschreite und die mangelnde Trennung zur Zeit der Kontrolle belege. Aufgrund des regelmäßigen Konsums könne auch in Zukunft nicht von einer Trennung zwischen Konsum und Führen eines Fahrzeugs ausgegangen werden. Zudem gelte ein Fahrlehrer nach Maßgabe des § 2 Abs. 15 StVG als Führer des Kraftfahrzeugs; es sei mithin davon auszugehen, dass der Antragsteller werktäglich in Ausübung seines Berufs ein Kraftfahrzeug führe. Gründe, die ausnahmsweise für eine hohe Wahrscheinlichkeit eines künftigen Trennens sprächen, seien nicht ersichtlich. Nach den seitens des Antragstellers zitierten Studien nähmen häufiger konsumierende deutlich häufiger unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr

teil und objektiv messbare Leistungseinschränkungen infolge des Konsums dauerten länger an als die subjektive Wahrnehmung der Betroffenen. Bei Erteilung von Fahrunterricht könnten kritische Situationen, die ein sofortiges Einschreiten des Fahrlehrers notwendig machen, auch bei Fahrschülern mit fortgeschrittenem Ausbildungsstand nicht ausgeschlossen werden, was zeige, dass dem Antragsteller ein sicheres Trennen zwischen Konsum und Fahren nicht möglich sei. Schließlich sei dem Antragsgegner darin zuzustimmen, dass der Antragsteller zum jetzigen Zeitpunkt eine medizinisch-psychologische Untersuchung nicht erfolgreich absolvieren könnte, da jegliche Anhaltspunkte für eine gefestigte Änderung des Konsumverhaltens fehlten. Ungeachtet der mithin offensichtlichen Rechtmäßigkeit der Entziehung müsse die Interessenabwägung selbst bei Annahme offener Erfolgsaussichten zu Lasten des Antragstellers ausgehen, denn sein durch Art. 12 GG geschütztes Interesse am Fortbestand seiner Fahrerlaubnis zur Ausübung seiner Berufstätigkeit sei nicht höher zu bewerten als das Allgemeininteresse an der Abwehr der Gefährdung von Leben, Gesundheit und Vermögen anderer Verkehrsteilnehmer.

II.

Die zulässige Beschwerde gegen die erstinstanzliche Entscheidung ist unbegründet.

1. Der streitgegenständliche Sachverhalt zeichnet sich dadurch aus, dass die angegriffene Verfügung vom 4.3.2024 auf der Grundlage des bis zum 1.3.2024 geltenden (alten) Fahrerlaubnisrechts ergangen ist, der Widerspruch und der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz unter dem Datum 4.4.2024, also nach Inkrafttreten der teilweise, nämlich in Bezug auf den Umgang mit Cannabis, geänderten Fahrerlaubnisverordnung (Gesetz zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften – CanG – vom 27.3.2024, dort Art. 14 und 15 betreffend das Einfügen von § 13 a FeV, die Streichung von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV a.F. und Änderungen der Anlage 4 zur FeV) datieren und die Widerspruchsentscheidung – soweit ersichtlich – noch aussteht.

Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung durch den Senat ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung (BVerwG, Urteil vom 7.4.2022 – 3 C 9/21 –, juris Rn. 13 m.w.N.). Dies ist derzeit die behördliche Entziehungsverfügung, die Widerspruchsbehörde wird ihrer Entscheidung das am 1.4.2024 in Kraft getretene neue Recht zugrunde legen müssen. Nach § 68 Abs. 1 Satz 1 VwGO hat sie, da kein Fall des § 8 Abs. 2 AGVwGO SL (Beschränkung der Nachprüfung auf die Rechtmäßigkeit) vorliegt, die Recht- und Zweckmäßigkeit der Entziehungsverfügung zu überprüfen. Ihr steht, da sie insoweit an die Stelle der Ausgangsbehörde tritt, dieselbe Prüfungskompetenz (mit der damit einhergehenden Prüfungspflicht) wie der Ausgangsbehörde zu. Ausgehend von dem Zweck des Widerspruchsverfahrens, der Verwaltung eine Selbstkontrolle zu ermöglichen, hat die Widerspruchsbehörde den angefochtenen Verwaltungsakt, soweit – wie hier – gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht einer uneingeschränkten Überprüfung zu unterziehen, welche mit der durch den Devolutiveffekt der Nichtabhilfeentscheidung nach § 72 VwGO begründeten

umfassenden Sachentscheidungsbefugnis verbunden ist, den Ursprungsbescheid zu ändern, zu ergänzen, aufzuheben oder zu ersetzen. Ihre Entscheidung bildet den nach § 79 Abs. 1 Nr. 1 VwGO für eine spätere verwaltungsgerichtliche Überprüfung im Hauptsacheverfahren maßgeblichen Abschluss des Verfahrens der Exekutive. Aus alledem ergibt sich zwingend, dass die Widerspruchsbehörde eigenständig zu prüfen hat, ob zum maßgeblichen Zeitpunkt ihrer Entscheidung die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die im angefochtenen Ausgangsbescheid ausgesprochene Rechtsfolge vorliegen, und dass sie – bei bestehenden Unklarheiten – eine für die Entscheidung hierüber noch erforderliche Sachverhaltsaufklärung betreiben muss (Beschl. des Senats v. 20.10.2016 – 1 B 243/16 –, juris Rn. 14 ff. m.w.N.; BVerwG, Beschl. v. 10.5.2017 – 2 B 44/16 –, juris Rn. 7).

Diese abschließende Entscheidung der Exekutive darüber, ob der verfahrensgegenständliche Sach- und Streitstand gemessen an dem seit dem 1.4.2024 geltenden Fahrerlaubnisrecht in Anwendung von § 13 a Nr. 1 oder Nr. 2 lit. a Alt. 2 FeV n.F. Veranlassung zur Anordnung der Beibringung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens gibt, gegebenenfalls ob eine solche Anordnung ausnahmsweise – so der Antragsgegner – mangels Aussicht auf eine erfolgreiche Untersuchung unterbleiben kann, oder etwa ob – so das Verwaltungsgericht – gemäß § 11 Abs. 7 FeV die Nichteignung ohne vorherige Untersuchungsanordnung als feststehend anzusehen ist, steht vorliegend noch aus.

Der Antragsgegner hat sich im erstinstanzlichen und im Beschwerdeverfahren dahin positioniert, dass seine Verfügung mit anderer – an der neuen Konzeption der Fahrerlaubnisverordnung ausgerichteteter – Begründung (Cannabismissbrauch) keinen Rechtmäßigkeitsbedenken unterliege. Er ist als Ausgangsbehörde gemäß § 72 VwGO zur Selbstkontrolle verpflichtet und von daher zu einer Nachbesserung der Begründung seiner Verfügung befugt (problematisch mag dabei sein, dass eine Anhörung zu der Auswechslung der Bescheidbegründung nicht erfolgt ist); nach Eintritt des Devolutiveffekts (ob eine Nichtabhilfeentscheidung inzwischen ergangen ist, ist der Aktenlage nicht zu entnehmen) wird die Widerspruchsbehörde – das behördliche Verfahren abschließend – über das Vorliegen der Voraussetzungen der geänderten Vorgaben des Fahrerlaubnisrechts zu entscheiden haben (Beschl. des Senats vom 26.7.2023 – 1 B 30/23 –, juris Rn. 36; HessVGH, Beschl. v. 26.3.2004 – 8 TG 721/04 –, juris Rn. 42).

Da die Einführung neuen Rechts typischerweise mit Auslegungs- und Anwendungsproblemen einhergeht, erscheint an dieser Stelle ein Blick auf die Rechtsänderung und das neue Normgefüge angezeigt.

Nach alter Rechtslage war die Fahrerlaubnis bei regelmäßigem Cannabiskonsum zu entziehen und bei gelegentlichem Konsum war entscheidend, ob ein hinlängliches Trennungsvermögen besteht, was nach Maßgabe des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV a.F. durch Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung abgeklärt werden konnte. Das neue Recht unterscheidet zwischen Cannabisabhängigkeit, Cannabismissbrauch und einem fahrerlaubnisrechtlich unbedenklichen Cannabiskonsum, der nach Vorstellung des Normgebers gelegentlich oder regelmäßig erfolgen kann. Der Normgeber hat

damit Neuland betreten, was sich für die Fahrerlaubnisbehörden, die Gerichte und die Begutachtungsstellen durchaus als Herausforderung darstellt (in Bezug auf den Tatbestand der Cannabisabhängigkeit und die hierzu vorgesehenen ärztlichen Gutachten soll nicht unerwähnt bleiben, dass das Bundesverfassungsgericht (Beschlüsse vom 29.6.2004 – 2 BvL 8/02 –, juris Rn. 42, und vom 9.3.1994 – 2 BvL 43/2 –, juris Rn. 147) die wissenschaftlichen Erkenntnisse in der Vergangenheit dahin ausgewertet hat, dass jedenfalls die Möglichkeit einer körperlichen Abhängigkeit zweifelhaft erscheint; vgl. hierzu auch BayVGh, Beschluss vom 24.7.2015 – II CS 15.1203 –, juris Rn. 20), zumal eine Anpassung der Beurteilungsleitlinien an die neuen Vorgaben (noch) nicht erfolgt ist (derzeit gelten die Begutachtungsleitlinien in der Fassung vom 1. Juni 2022).

Mit der Neuregelung hat der Normgeber seine bisherige Annahme, dass mit einem regelmäßigen Konsum im Regelfall mangelnde Kraftfahreignung einhergeht, aufgegeben. Der bisherigen Regelvermutung der Ungeeignetheit gemäß Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien ist damit jedenfalls in ihrer bisherigen Ausgestaltung die Grundlage entzogen. Zutreffend stellt das Verwaltungsgericht fest, dass aus der Gesetzesbegründung nicht hervorgeht, unter welchen Voraussetzungen der Betroffene nicht hinreichend sicher zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum trennt. Insoweit drängt sich auf, dass bei regelmäßigem Konsum nunmehr die Umstände des Einzelfalls von zentraler Bedeutung sind und anhand ihrer zu beurteilen ist, ob der Tatbestand des Missbrauchs bzw. der Abhängigkeit erfüllt ist oder ein fahrerlaubnisrechtlich unbedenkliches Konsumverhalten vorliegt. Das auf die alten Beurteilungsleitlinien gestützte Argument, bei regelmäßigem Cannabiskonsum liege im Regelfall Cannabismissbrauch vor, hat demgegenüber das Potenzial, den Willen des Normgebers zu konterkarieren.

Bei alledem ist zudem zu sehen, dass die Beibringung eines Gutachtens nach alter wie nach neuer Rechtslage nicht auferlegt werden durfte bzw. darf, wenn ohnehin bereits feststeht, dass Kraftfahreignung gegeben ist, um den Betroffenen nicht zusätzlich in seinem Persönlichkeitsrecht zu belasten, es ihn aber andererseits in seinen Rechten verletzen würde, wenn die Fahrerlaubnis zu Unrecht entzogen wird, weil die Behörde ihre Überzeugung aufgrund unzutreffender Maßstäbe getroffen hat.

Hieraus ist zu schlussfolgern, dass die Überzeugung mangelnden Trennungsvermögens anhand objektiv nachvollziehbarer und wissenschaftlich gesicherter Kriterien gewonnen werden muss. Es bedarf handhabbarer Kriterien für die erforderliche Abschichtung und die Prognose künftig bestehenden oder fehlenden Trennungsvermögens; die Erarbeitung dieser Kriterien und Leitlinien setzt die Auswertung naturwissenschaftlicher Erkenntnisse und entsprechenden Sachverstand, insbesondere medizinisches und psychologisches Wissen, voraus und insoweit kommen die Behörden und Gerichte schwerlich als Vorreiter infrage. Unter welchen Voraussetzungen die Fahrerlaubnisbehörde im Sinne des § 11 Abs. 7 FeV zu der Überzeugung gelangen kann, dass die Nichteignung ohne vorherige Begutachtung feststeht, kann nicht losgelöst von alledem beurteilt werden.

2. All dies vorausgeschickt gibt die den Umfang der seitens des Senats gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 3 und 6 VwGO vorzunehmenden Prüfung festlegende Beschwerdebegründung vom 7.5.2024 auch unter Berücksichtigung der Ausführungen im Schriftsatz vom 21.6.2024, soweit diese lediglich ergänzender Natur sind, keine Veranlassung, die erstinstanzliche Entscheidung abzuändern.

2.1. Zu Recht rügt der Antragsteller, dass ihm die mit Widerspruchseinlegung beantragte Einsicht in die Verwaltungsakte nicht gewährt worden ist. Indes sind ihm die Verwaltungsunterlagen im Verlauf des Beschwerdeverfahrens mit der Möglichkeit einer ergänzenden Stellungnahme elektronisch zugänglich gemacht worden, so dass er Gelegenheit gehabt hat, sich zu deren Inhalt, insbesondere zu den Feststellungen im Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes, zu äußern.

2.2. Dass der Antragsteller, der anlässlich der Verkehrskontrolle eingeräumt hat, Cannabiskonsum zu sein, pauschal bestreitet, regelmäßig Cannabis zu konsumieren, vermag die Richtigkeit der auf das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin gestützten Annahme des Verwaltungsgerichts, ein regelmäßiger Konsum sei anhand der Blutwerte hinlänglich belegt, nicht infrage zu stellen.

Im Gutachten ist festgestellt, dass das Tetrahydrocannabinol-Ergebnis dafür spricht, dass in einem sehr engen zeitlichen Zusammenhang mit der Blutentnahme Cannabis konsumiert wurde, die Konzentration von Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure (200 ng/ml) habe deutlich in dem Bereich gelegen, der üblicherweise bei regelmäßigem bzw. chronischem Konsum vorgefunden werde (gemäß der „Tabelle der Cannabis-Konsumformen nach Daldrop“ belegt ein zeitnah nach Kontrolle THC-COOH-Wert von mehr als 150 ng/ml einen regelmäßigen Konsum; so auch: OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 17.8.2023 – 3 M 57/23 –, juris Rn. 4, und BayVGh, Beschluss vom 24.4.2019 – II CS 18.2605 –, Rn. 13), unter zusätzlicher Berücksichtigung der polizeilichen Feststellungen im Blutentnahmeprotokoll sei zum Vorfallzeitpunkt von drogenbedingter Fahruntüchtigkeit auszugehen.

2.3. Dass der Antragsteller die Formulierung des Verwaltungsgerichts „Weder aus den gesetzlichen Regelungen noch aus der Gesetzesbegründung geht deutlich hervor, dass die bisherige Handhabung von regelmäßigen Cannabiskonsumanten aufgegeben werden soll bzw. nicht als Missbrauch angesehen werden soll“ beanstandet, ist zwar berechtigt; diese Formulierung kann durchaus missverstanden werden und es trifft zu, dass der Gesetzgeber einen regelmäßigen Konsum als zwingendes Ausschlusskriterium für die Fahreignung in Kenntnis der bisherigen Beurteilungsrichtlinien und der bisherigen Rechtsprechung bewusst verworfen hat.

Allerdings erschließt sich aus dem Kontext der zitierten Passage, dass das Verwaltungsgericht im gegebenen Zusammenhang nicht die neue – nicht mehr auf regelmäßigen oder gelegentlichen Konsum, sondern auf Cannabisabhängigkeit bzw. -missbrauch abstellende – Konzeption des Gesetzgebers negieren oder einschränken wollte, sondern nur seinen zuvor aus den alten Begutachtungsleitlinien hergeleiteten Ausgangspunkt, unter der Prämisse eines regelmäßigen Konsums werde das notwendige Trennungsvermögen nur in seltenen

Fällen gegeben sein, untermauern wollte. Fallbezogen besteht jedenfalls kein vernünftiger Zweifel daran, dass der Antragsteller zur Zeit der Verkehrskontrolle im Zustand drogenbedingter Fahruntüchtigkeit als Fahrlehrer ein Fahrzeug im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne (§ 2 Abs. 15 FeV) geführt hat. Dazu, dass er inzwischen einen (zumal gefestigten) Einstellungswandel vollzogen haben könnte, ist nichts vorgetragen.

2.4. Der weitere Einwand, nach der ab dem 1.4.2024 geltenden Vorgabe des § 13 a Nr. 2 lit. b FeV begründe erst ein wiederholter Verstoß gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften einen Verdacht hinsichtlich einer möglichen Fahruntauglichkeit, welcher im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung ausgeräumt werden könne, verfährt auch vor dem Hintergrund der weiteren Argumentation, er habe derartige Zuwiderhandlungen nicht begangen, nicht.

Die genannte Vorschrift ist nur eine von vier Tatbestandsvarianten, bei deren Vorliegen ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist; das Nichterfülltsein dieses Tatbestands besagt keineswegs, dass nicht aus anderen in § 13 a Nr. 2 FeV aufgelisteten Gründen Zweifel an der Fahrtauglichkeit bzw. -eignung bestehen können. Das ist hier ausweislich der aktenkundigen Umstände zur Zeit der Kontrolle (insbesondere Weitung der Pupillen, Blutwerte, rechtsmedizinisches Gutachten, Mitführen von Konsumutensilien und Marihuana im Handschuhfach des Fahrschulautos) der Fall.

2.5. Nicht verständlich ist der Vorhalt, das Verwaltungsgericht habe auf Seite 17 f. eine medizinische Definition des Cannabismisbrauchs entwickelt und sich damit im Ergebnis gegen den Willen des Gesetzgebers gestellt.

An fraglicher Stelle hat das Verwaltungsgericht ausgeführt, der Gesetzgeber habe eine weitestgehende Angleichung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zum Alkohol- und Cannabiskonsum angestrebt; die Verneinung der Fahreignung setze in der Regel ein medizinisch-psychologisches Gutachten voraus. Gegenstand der Untersuchung sei das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten sei, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln/Arzneimitteln führen werde. Abgesehen davon, dass diese Ausführungen keine medizinischen Erwägungen, sondern rechtliche Überlegungen zum Gegenstand haben, erschließt sich nicht, wieso gerade diese Überlegungen den Willen des Gesetzgebers konterkarieren sollten.

2.6. Der (mit dem unter Ziffer 2.4 aufgezeigten Vortrag weitgehend übereinstimmende) Einwand, die Regelung des § 13 a Nr. 2 lit. b FeV sei als *lex specialis* vorrangig zu § 13 a Nr. 2 lit. a Alt. 2 FeV i.V.m. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV und wäre ohne Anwendungsbereich, wenn schon bei einer einmaligen Fahrt unter Cannabiseinfluss der sofortige Entzug der Fahrerlaubnis drohen würde, verkennt wiederum das Regelungsgefüge der Vorschrift, die zwar – ebenso wie § 13 FeV (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 13 FeV Rn. 17 m.w.N.) – nicht beziehungslos nebeneinander stehende Einschreitenstatbestände vorgibt; vielmehr ergibt sich aus der Auflistung der einzelnen Tatbestände (insbesondere lit. a und b), dass ein wiederholtes Zuwiderhandeln nicht zwingende Voraussetzung für eine etwaige Annahme von Cannabismisbrauch ist. Insoweit kann fallbezogen auf die bereits aufge-

zeigten Umstände des Einzelfalls Bezug genommen werden.

2.7. Ferner wendet der Antragsteller sich gegen die Annahme, dass er zum jetzigen Zeitpunkt eine medizinisch-psychologische Untersuchung nicht erfolgreich absolvieren könnte; er sei körperlich und geistig geeignet und lasse dies regelmäßig überprüfen. Diese Frage könne, so der Antragsteller, indes dahinstehen, da der Antragsgegner nach der neuen Gesetzeslage ohnehin keine entsprechende Untersuchung anordnen dürfe. Insoweit ist zwar zuzugestehen, dass besagte Annahme des Verwaltungsgerichts sich schwerlich von einer unzulässigen vorweggenommenen Beweiswürdigung abheben dürfte, allerdings stellt sie sich innerhalb der an das Vorliegen der Voraussetzungen des § 11 Abs. 7 FeV anknüpfenden Argumentation des Verwaltungsgerichts nicht als tragende Begründung, sondern lediglich als ergänzende/abrundende Erwägung dar, so dass ihr – anders als nach dem Normverständnis des Antragsgegners, der eine Untersuchungsanordnung zwar als geboten, aber fallbezogen aussichtslos zu erachten scheint – keine die erstinstanzliche Entscheidung tragende Bedeutung zukommt.

2.8. Schließlich meint der Antragsteller, es könne dahinstehen, ob häufig Konsumierende deutlich häufiger unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilnehmen, da etwaige Fahreignungsmängel stets individuell und unter Hinzuziehung verkehrsmedizinischer und psychologischer Einzelfallbegutachtungen abzuklären seien.

Dem dürfte zwar zuzustimmen sein, es ist aber weder dargelegt noch sonst ersichtlich, inwiefern dieser Einwand die Ergebnisrichtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung in Frage stellen könnte. Das Verwaltungsgericht hat sich durchaus und eingehend mit den konkreten Umständen des vorliegenden Sachverhalts auseinandergesetzt.

3. Unterliegt die Beschwerde mithin der Zurückweisung, so beruht die Kostenentscheidung auf § 154 Abs. 2 VwGO.

Hinsichtlich der Festsetzung des Streitwerts folgt der Senat der Argumentation des Verwaltungsgerichts.

Dieser Beschluss ist nicht anfechtbar.

URTEIL VOM 16.07.2024, AZ.: VI ZR 188/22
**BGH: MERKANTILER
 MINDERWERT BERECHNET SICH NACH
 DIFFERENZ DES HYPOTHETISCHEN
 NETTOVERKAUFSPREISES**

Amtliche Leitsätze

- a) Grundlage für die Schätzung des merkantilen Minderwerts ist ein hypothetischer Verkauf des Fahrzeugs. Dabei ist von Netto-, nicht von Bruttoverkaufspreisen auszugehen.
- b) Wurde davon abweichend der merkantile Minderwert ausgehend vom Bruttoverkaufspreis geschätzt, ist er in der Weise nach unten zu korrigieren, dass von ihm ein dem „Umsatzsteueranteil“ entsprechender Betrag abgezogen wird (wie Senatsurteil vom heutigen Tag – VI ZR 205/23, zVb).

URTEIL VOM 04.06.2024, AZ.: VI ZR 374/23
**BGH: KEINE ANWENDUNG DER LÜCKENUN-
 FALLRECHTSPRECHUNG BEI VORBEIFAHREN
 EINES IN ZWEITER REIHE STEHENDEN LKW**

Amtlicher Leitsatz

Die Pflicht, beim Überholen einer Kolonne im Falle einer sich auftuenden Lücke wegen des dann häufig zu gewärtigenden Querverkehrs besonders besonnen und rücksichtsvoll zu fahren und nicht auf die Einhaltung der eigenen Vorfahrt zu vertrauen (sog. Lückenrechtsprechung), besteht nicht im Fall des bloßen Vorbeifahrens an einem in zweiter Reihe vor einer Grundstückseinfahrt stehenden Lkw.

BESCHLUSS VOM 17.05.2024 – AZ.: 2 BVR
 1457/23
**BUNDESVERFASSUNGSGERICHT:
 HALTEREIGENSCHAFT LÄSST KEINEN RÜCK-
 SCHLUSS AUF FÄHREREIGENSCHAFT ZU**

Amtliche Leitsätze

1. Das Urteil des Amtsgerichts Siegburg vom 23. Mai 2023 – 208 OWi 29/23 (857 Js 572/23) – verletzt den Beschwerdeführer in seinem Grundrecht aus Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes.
2. Die Entscheidung wird aufgehoben. Die Sache wird an das Amtsgericht Siegburg zurückverwiesen.
3. Der Beschluss des Oberlandesgerichts Köln vom 12. September 2023 – III-1 ORbs 292/23 – wird damit gegenstandslos.
4. Das Land Nordrhein-Westfalen hat dem Beschwerdeführer seine notwendigen Auslagen für das Verfassungsbeschwerdeverfahren zu erstatten.

URTEIL VOM 05.07.2024 – 3 U 16/24
**OBERLANDESGERICHT SAARLAND:
 KEINE ALLEINHAFUNG DES VORBEIFAHREN-
 DEN BEI UNKLARHEIT ÜBER TÜRÖFFNEN**

Amtlicher Leitsatz

Bleibt bei einer Kollision mit einer geöffneten Fahrzeugtür offen, ob die Tür während der Vorbeifahrt weiter geöffnet wurde, kommt eine Alleinhaftung des Vorbeifahrenden regelmäßig nicht in Betracht (Abgrenzung zu LG Saarbrücken, Urteil vom 10.11.2023 – 13 S 8/23 –, juris).

URTEIL VOM 11.06.2024, AZ.: 14 U 203/23
**OBERLANDESGERICHT NÜRNBERG:
 GUTGLÄUBIGE SCHULDBEFREIENDE ZAHLUNG
 AN BESITZER**

Amtliche Leitsätze

1. Der Kfz-Haftpflichtversicherer, der an einen nichtberechtigten Leasingnehmer leistet, handelt nicht grob fahrlässig, wenn keine konkreten Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass es sich bei dem Unfallwagen um ein Leasingfahrzeug handelt. (Rn. 26 – 28)
2. Der Kfz-Haftpflichtversicherer ist zur Vermeidung des Vorwurfs grob fahrlässiger Unkenntnis des Eigentums des Dritten am beschädigten Fahrzeug nicht prinzipiell gehalten, den Anspruchsteller zu einer eindeutigen Erklärung über die Eigentumsverhältnisse aufzufordern. (Rn. 36)

URTEIL VOM 20.03.2024, AZ.: 1 S 70/23

LG ELLWANGEN: ALLEINHAFUNG IM ZUSAMMENHANG VON ÜBERHOLUNG EINER KOLONNE BEI UNKLARER VERKEHRSLAGE

Amtliche Leitsätze

1. Das Überholen einer Kolonne ist grundsätzlich zulässig. Ein Idealfahrer unterlässt jedoch ein Kolonnenspringen, so dass ein Unfall dabei regelmäßig nicht unvermeidbar ist (Anschluss OLG München, Urteil vom 24. Februar 2017 – 10 U 4448/16). Dies gilt erst recht auf einer eher schmalen (hier: nur knapp 5 Meter breiten) und kurvigen Straße ohne Mittellinie und ohne Bankett mit einem breiten Fahrzeug. (Rn.32)
2. Das Rechtsfahrgebot gewährt dem Kraftfahrer einen gewissen Spielraum. Es besteht daher keine Verpflichtung, stets am äußersten rechten Rand einer engen Straße ohne Bankett zu fahren, insbesondere bei fehlendem Gegenverkehr. (Rn.35)
3. Die Betriebsgefahr des Überholten tritt trotz einer extremen Beschleunigungsfähigkeit des Überholers zurück, wenn eine Überholung von mehreren Fahrzeugen nur möglich war, wenn alle überholten Fahrzeugführer am äußersten rechten Rand der Fahrbahn fahren. Denn darauf durfte der Überholer bei einer kurvigen, schmalen Straße nicht vertrauen (Anschluss BGH, Urteil vom 10. Juni 1980 – VI ZR 86/79). (Rn.41)

URTEIL VOM 28.08.2024 – 5 LA 26/23

OVG SCHLESWIG-HOLSTEIN: KEINE LAGERUNG FAHRUNTÜCHTIGER ALTFahrzeuge AUF PRIVATGRUNDSTÜCKEN

Amtliche Leitsätze

1. Bei einem aktuell nicht benutzbaren, aber reparaturfähigen Gegenstand kann die ursprüngliche Zweckbestimmung im Sinne von § 3 Absatz 3 i Nummer 2 KrWG erhalten bleiben, wenn die Reparatur in absehbarer Zeit in Aussicht genommen wird.
2. Wird ein für den ursprünglichen Zweck nicht mehr verwendbarer Gegenstand vorgehalten, um daraus durch Ausschichten je nach Bedarf Teile zu entnehmen, so handelt es sich bei der Gesamtsache nach der Verkehrsanschauung um Abfall.
3. Die Demontage von Altfahrzeugen ist nach der Verkehrsanschauung, die unter anderem durch die für Altfahrzeuge geltende Rechtsordnung geprägt wird, nicht Aufgabe von Privatpersonen, sondern von hierzu qualifizierten Demontagebetrieben.

URTEIL VOM 26.06.2024, AZ.: 37 K 11/23

VERWALTUNGSGERICHT BERLIN: BEHÖRDE MUSS FAHRZEUGFÜHRER GOOGELN

Amtliche Leitsätze

Hätte sich im Ordnungswidrigkeitenverfahren der Fahrer eines Tatfahrzeugs, mit dem ein erheblicher Verkehrsverstoß begangen worden ist, aufgrund eines brauchbaren Frontfotos und der Halterangaben im Abgleich mit Fotos aus einer Google-Bildsuche leicht ermitteln lassen können, liegt keine Unmöglichkeit der Feststellung des Fahrzeugführers im Sinne des § 31a StVZO vor. (Rn.20)

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.