

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)



INHALT

1. Aktuelle Themen

- _ 63. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2025
- _ Aufsatz Schmidle: Doppelbestrafungsverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht

2. Pressemitteilungen

- _ BGH – VII ZR 39/24: Zur Haftung des Betreibers einer Waschanlage
- _ BGH – 4 StR 163/24: Verurteilung wegen Gullydeckelwürfen auf A7
- _ BVerwG – 3 C 3.23: MPU nach erneutem Verkehrsverstoß in neuer Probezeit
- _ OVG NRW – 16 B 175/23 u. 16 B 1300/23: Radfahren darf nicht verboten werden
- _ AG Frankfurt a. M. 907 Cs 515 Js 19563/24: Fahruntüchtigkeit durch Schnaps-Pralinen?

3. Rechtsprechung

- _ OLG Dresden – 4 U 446/24: Realisierung der Betriebsgefahr beim Betanken
- _ OVG NRW – 16 B 856/24: Keine Erteilung eines Streckenführerscheins bei Vorliegen einer Fahrerlaubnis der Klasse A1
- _ OLG Hamm – 7 U 74/23: Kein unabwendbares Ereignis bei verschmutztem Außenspiegel
- _ LG Lübeck – 3 O 193/22: Anspruch auf Schadensersatz nach Verkehrsunfall bei Betrugsverdacht

4. Verkehrsrecht in Kürze

- _ BGH – 3 StR 296/24: Neuer Cannabisgrenzwert aus KCanG führt zu Aufhebung eines Strafausspruchs
- _ BGH – 4 StR 318/24: Rücktrittshorizont nach Steinwürfen auf fahrende Busse
- _ OLG Celle – 14 U 143/24: Haftungsverteilung bei Kollision eines Pkw mit jugendlichem Radfahrer, der Radweg in falscher Richtung nutzt
- _ BayObLG – 201 ObOWi 405/24: Reichweite der Immunität von Honorarkonsuln bei Verstößen im Straßenverkehr
- _ OLG Nürnberg – 16 U 3670/21: Verkauf eines Unfallfahrzeugs ohne Abklärung unter Marktwert verstößt gegen Schadensminderungspflicht
- _ OLG Stuttgart – 10 U 76/23: Hohes Schmerzensgeld für schwere Verletzungen mit Dauerschäden und psychischen Folgen
- _ OLG Hamm – 5 ORBs 297/23: Anforderungen an tatrichterliche Feststellungen bei Geschwindigkeitsüberschreitung und Verhängung eines Fahrverbots nach langer Zeit
- _ OLG Schleswig – 7 U 50/24: Haftungsquote bei fehlerhaftem Fahrspurwechsel eines Überholers und gravierender Geschwindigkeitsüberschreitung des Überholers

63. DEUTSCHER VERKEHRS-GERICHTSTAG

Vom 29. bis 31. Januar 2025 findet in Goslar der 63. Deutsche Verkehrsgerichtstag statt, bei dem rund 2000 Experten aus Justiz, Verwaltung, Wissenschaft und Praxis über aktuelle verkehrsrechtliche Themen diskutieren. Im Fokus stehen diesmal vier Arbeitskreise, die sich mit den zentralen Herausforderungen des modernen Verkehrsrechts beschäftigen.

Arbeitskreis I: Cannabismisbrauch im Straßenverkehr

Im April 2024 trat das neue „Cannabis-Gesetz“ in Kraft, das den privaten Besitz von bis zu 25 Gramm Cannabis und den Anbau von bis zu drei Cannabispflanzen legalisiert. Mit der Legalisierung wurden auch Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) eingeführt. Besonders hervorzuheben ist die Festlegung eines Grenzwerts von 3,5 ng/ml THC im Blut in § 24a StVG, der nun einen klaren rechtlichen Rahmen für den Umgang mit Cannabis im Straßenverkehr schafft.

Der Arbeitskreis befasst sich mit dem Status quo und der Frage, inwieweit eine Anpassung bei polizeilichen Vortests, der Feststellung der Fahreignung gem. § 13a FEV sowie der Notwendigkeit einer Amnestieregelung für Altfälle erforderlich ist.

Arbeitskreis II: MPU-Vorbereitung unter der Lupe

Es gibt diverse Angebote zur MPU-Vorbereitung. Darunter sind auch einige unseriöse Anbieter, deren Mitarbeitende nicht über die notwendige Qualifikation verfügen. Der Arbeitskreis wird sich

damit befassen, wie man die Qualität der Vorbereitungskurse verbessern und kontrollieren kann oder ob eine grundlegende Reformation notwendig ist.

Arbeitskreis III: Hinterbliebenengeld und Schockschaden

Dieser Arbeitskreis zieht Bilanz über das seit 2017 gesetzlich eingeführte Hinterbliebenengeld, das Angehörigen von tödlich Verunglückten eine finanzielle Entschädigung für seelisches Leid zuspricht. Diskutiert werden die Praxisbewährung, die Abgrenzung zum Schockschadenersatz und die Angemessenheit der Entschädigungshöhe. Zudem wird ein internationaler Vergleich gezogen, um mögliche Verbesserungen zu identifizieren.

Arbeitskreis IV: Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB

Im Arbeitskreis IV steht die Aktualität der Strafnorm zur Gefährdung des Straßenverkehrs im Mittelpunkt. Die sogenannte „sieben Todsünden“-Regelung umfasst Verhaltensweisen wie das Rechtsüberholen oder das Fahren als Geisterfahrer. Der Arbeitskreis beleuchtet, ob diese Liste angesichts moderner Verkehrssituationen, etwa Temposündern in Schulzonen, noch ausreichend ist, und sucht nach praktikablen Anpassungen.

Arbeitskreis V: Qualität von Kfz-Schadensgutachten

Der Fokus liegt auf der Qualitätssicherung bei Kfz-Schadensgutachten, insbesondere im Hinblick auf die neue VDI-Richtlinie 5900 MT. Diese soll verbesserte Standards für die Arbeit von

Sachverständigen setzen und die Schadensregulierung erleichtern. Der Arbeitskreis diskutiert, ob bestehende Probleme gelöst und welche Auswirkungen auf Rechtsprechung und Versicherungen zu erwarten sind.

Arbeitskreis VI: Fußgänger im Straßenverkehr – Täter oder Opfer?

Fußgänger als besonders gefährdete Gruppe stehen im Zentrum dieses Arbeitskreises. Diskutiert werden die Ursachen und Prävention von Unfällen, die oft durch eigenes Fehlverhalten, aber auch durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht werden. Maßnahmen wie strengere Vorschriften, verbesserte Infrastruktur und Präventionstechniken sollen die Verkehrssicherheit erhöhen.

Arbeitskreis VII: Fahrtüchtigkeitstest der Polizei

Der Arbeitskreis befasst sich mit den Problemen der Erkennbarkeit von Straftaten nach § 316 StGB bzw. Ordnungswidrigkeiten gemäß § 24a StVG. Zur Überführung von Tätern kommt es darauf an, Verdachtsmomente zu erkennen und durch Vortests zu konkretisieren.

Dabei ist die Frage nach standardisierten Testverfahren und der Rechtsgrundlage zu klären.

Arbeitskreis VIII: Aktuelle Probleme bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr

Der Arbeitskreis VIII widmet sich traditionell den Exoten des Verkehrsrechts: dem Schienen-, Luft- und Schifffahrtsverkehr im Wechsel. Beim kommenden Verkehrsgerichtstag wird es sich um die Frage von Fahrgastrechten im Schienenverkehr drehen und dort um die Frage: Was passiert mit den Fahrgastrechten, wenn der Reisende im Bus sitzt? Gelten dann auch die gleichen Regeln? Gibt es Regeln für den Busverkehr und wie verhalten sich diese zur Bahnfahrgastverordnung?

Der Arbeitskreis diskutiert die Problemlage und eventuelle Lücken in der Gesetzgebung unter Berücksichtigung der verschiedenen Perspektiven von Fahrgästen, Unternehmen und der Überwachungsbehörde.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag bleibt ein bedeutender Think-Tank, der durch seine praxisorientierten Diskussionen entscheidende Impulse für das Verkehrsrecht setzt.

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

§ 84 OWiG – Doppelbestrafungsverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht

In der verkehrsrechtlichen Praxis kommt es bei den reihenweise anfallenden Verkehrsordnungswidrigkeiten immer wieder vor, dass in ein und derselben Sache mehrere Bußgeldbescheide ergehen.

So hatte etwa das *Oberlandesgericht Zweibrücken* über einen Betroffenen zu befinden¹, dem wegen eines angeblich begangenen Verkehrsverstoßes auf der Autobahn nacheinander zwei Bußgeldbescheide zugegangen waren: ein erster Bescheid wegen des Nichteinhaltens des Sicherheitsabstandes und kurz darauf ein weiterer wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Nachdem er gegen beide Bescheide fristgerecht Einspruch eingelegt hatte, wurde der Betroffene auf Grundlage des ersten Bescheids zu einer Geldbuße sowie einem einmonatigen Fahrverbot verurteilt. Auf die hiergegen eingelegte Rechtsbeschwerde des Betroffenen hin stellte das Oberlandesgericht fest, dass in einem solchen Fall der sich auf denselben Vorgang beziehende – zweite – Bescheid bereits von vornherein wegen eines Verstoßes gegen das Verbot der Doppelbestrafung („ne bis in idem“) unwirksam sei. Dem späteren Bußgeldbescheid stehe der zuerst ergangene Bescheid als Verfahrenshindernis entgegen, weshalb das zweite Verfahren mit der Kostenfolge aus § 46 Abs. 1 OWiG, § 467 Abs. 1 StPO einzustellen sei.²

I. Gesetzliche Regelung

Die gesetzliche Grundlage für eine solche Entscheidung bietet § 84 Abs. 1 OWiG, der das strafrechtliche Doppelbestrafungsverbot auf das Ordnungswidrigkeitenrecht überträgt:

(1) *„Ist der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden oder hat das Gericht über die Tat als Ordnungswidrigkeit oder als Straftat rechtskräftig entschieden, so kann dieselbe Tat nicht mehr als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden.“*

Allerdings verhindert § 84 Abs. 1 OWiG nur die erneute Verfolgung des Betroffenen hinsichtlich weiterer Ordnungswidrigkeiten. Die bloße Ahndung durch einen rechtskräftigen Bußgeldbescheid schließt eine strafrechtliche Verfolgung nicht aus. Einen solchen Ausschluss der strafrechtlichen Verfolgbarkeit kann gemäß § 84 Abs. 2 OWiG lediglich ein rechtskräftiges Urteil über die Tat erreichen:

(2) *„Das rechtskräftige Urteil über die Tat als Ordnungswidrigkeit steht auch ihrer Verfolgung als Straftat entgegen. Dem rechtskräftigen Urteil stehen der Beschluß nach § 72 und der Beschluß des Beschwerdegerichts über die Tat als Ordnungswidrigkeit gleich.“*

Daraus folgt, dass auch nach einem erlassenen und rechtskräftigen Bußgeldbescheid eine Strafverfolgung der Tat möglich bleibt.

1 OLG Zweibrücken, Beschl. v. 05.10.1992 – 1 S 127/92 = BeckRS 1992, 1875

2 Siehe auch: OLG Köln, Beschl. v. 21.08.1998 – Ss 378/98 in NZV 1998, 472

Etwas anderes ergibt sich für einen Bußgeldbescheid, der gegen eine juristische Person verhängt worden ist. Hier kommt es bereits mit der Verhängung eines rechtskräftigen Bußgeldbescheids zum Ausschluss einer strafrechtlichen Verfolgbarkeit nach § 84 Abs. 2 StPO.³ Auch die erneute Ahndung im Hinblick auf etwaige weitere Ordnungswidrigkeiten ist gegenüber juristischen Personen freilich bereits mit einem ersten rechtskräftigen Bescheid ausgeschlossen.

II. Wirkung der Rechtskraft

Die Entscheidung müsste zunächst formell rechtskräftig geworden sein, also von den Verfahrensbeteiligten nicht oder nicht mehr mit einem ordentlichen Rechtsmittel angefochten werden können.⁴ Entscheidet das Gericht gemäß § 84 Abs. 2 OWiG rechtskräftig über die Tat, tritt die absolute Sperrwirkung für die Verfolgung von nachträglich in der Tat entdeckten Straf- oder Bußgeldbeständen ein – dies gilt unabhängig davon, ob das Ausgangsverfahren ein Bußgeld- oder Strafverfahren gewesen ist.⁵ Der vollen Rechtskraft fähige Sachentscheidungen gemäß § 84 Abs. 2 OWiG sind neben dem auf Grund einer Hauptverhandlung ergehenden Urteil der Beschluss (§ 72 OWiG), Beschlüsse des Beschwerdegerichts (§§ 79 Abs. 5 S. 1, 79 Abs. 6 OWiG), der Strafbefehl (§ 410 StPO) und gerichtliche Einstellungsbeschlüsse (§§ 153a Abs. 2, 153 Abs. 2 StPO, § 47 OWiG).

III. Der Tatbegriff des § 84 Abs. 1 StPO

Das Eingreifen des Doppelbestrafungsverbot setzt weiter voraus, dass „dieselbe Tat“ vorliegt. Damit ist eine Tat im verfahrensrechtlichen Sinn gemeint, wobei in diesem Zusammenhang aufgrund der Verweisung des § 46 Abs. 1 OWiG die strafprozessualen Kriterien gemäß § 264 Abs. 1 StPO anzuwenden sind.

Danach ist die Tat als einheitlicher geschichtlicher Lebensvorgang einschließlich aller damit zusammenhängenden oder darauf bezogenen Vorkommnisse und tatsächlichen Umstände zu betrachten, die geeignet sind, unter irgendeinem rechtlichen Gesichtspunkt eine Strafbarkeit zu begründen.⁶ Bei dieser Behandlung ist dabei stets auf die konkreten Umstände des Einzelfalls und ihre Verknüpfungen abzustellen, unabhängig davon, ob die rechtliche Beurteilung des Sachverhalts das Vorliegen von Tateinheit oder Tatmehrheit begründet.⁷ Dabei kann ein enger zeitlicher, örtlicher und sachlicher Zusammenhang der Handlungen auf einen einheitlichen geschichtlichen Lebensvorgang hinweisen, wenngleich er einen solchen nicht zu begründen vermag. Als eine einheitliche Tat im verfahrensrechtlichen Sinne sind also Tatteile zu be-

urteilen, die eine natürliche Handlungseinheit, eine Bewertungseinheit oder eine Dauerordnungswidrigkeit darstellen.⁸ Demnach ist nicht ausgeschlossen, dass ein einheitlicher Lebensvorgang auch im Falle einer Tatmehrheit gemäß § 53 StGB vorliegen kann.⁹ Keinesfalls darf dabei ein dem Grunde nach einheitlicher Lebensvorgang unnatürlich aufgespalten werden.¹⁰ Bei der Ermittlung, ob mehrere Taten im verfahrensrechtlichen Sinne vorliegen, spielt es grundsätzlich auch keine Rolle, ob ausschließlich Straf- oder Bußgeldtatbestände oder Normen beider Bereiche betroffen sind.¹¹

IV. „Dieselbe Tat“ in der Rechtsprechung

So steht beispielsweise die Rechtskraft eines Bußgeldbescheids wegen der gemäß § 23 Abs. 1a StVO verbotenen Benutzung eines Mobiltelefons am Steuer der Ahndung eines auf derselben Fahrt begangenen Verstoßes gegen die 0,5-Promille-Grenze des § 24a Abs. 1 StVG entgegen. Für das OLG Saarbrücken bestanden in diesem Fall an der äußeren und inneren Verknüpfung beider Verhaltensverstöße im Rahmen eines einheitlichen äußeren Lebenssachverhaltes keine Zweifel, da beide Ordnungswidrigkeiten an den Fahrvorgang anknüpfen und in ihrer Struktur ineinandergreifen würden.¹²

„Dieselbe Tat“ im Sinne des § 84 Abs. 1 StPO liegt ebenfalls im Falle des Nichtanlegens des Sicherheitsgurtes sowie für weitere während der Fahrt begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten vor. Nach den Erwägungen des zweiten Senats des OLG Hamm, der in diesem Fall zu befinden hatte, liege die entscheidende Handlung des Betroffenen zunächst im Nichtanlegen des vorgeschriebenen Sicherheitsgurtes während der Fahrt mit dem Pkw.¹³ Diese Handlung des fortlaufenden Führens des Kraftfahrzeugs ohne Sicherheitsgurt als Dauerordnungswidrigkeit stelle jedoch gleichzeitig die Ausführungshandlung für einen weiteren Verkehrsverstoß dar, nämlich das Führen des Pkw mit einem zu geringen Sicherheitsabstand. Eine isolierte Betrachtung des Geschwindigkeitsverstoßes sei mithin nicht möglich, da diese Handlung zwangsläufig aus der einheitlichen Dauertat des Fahrens ohne Sicherheitsgurt herausgelöst werden müsste und so ein einheitlicher Lebensvorgang aufgespalten werden würde. Folglich handelt es sich bei während einer Dauerordnungswidrigkeit (hier: Führen eines Pkw ohne Sicherheitsgurt) begangenen weiteren Ordnungswidrigkeiten um einen zeitlich, räumlich und sachlich unmittelbar verknüpften Zusammenhang, so dass der gesamte Vorgang nur als natürliche Handlungseinheit gesehen werden kann.¹⁴ Von einem einheitlichen Tatgeschehen sowie einer unzulässigen Aufteilung in mehrere gesonderte Bußgeldverfahren

3 Zum Doppelbestrafungsverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht: WD 7 – 3000 – 030/19

4 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 2

5 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 10

6 Tiemann in Karlsruher Kommentar zur StPO, 9. Aufl. 2023, § 264 Rn. 5

7 Tiemann in Karlsruher Kommentar zur StPO, 9. Aufl. 2023, § 264 Rn. 6

8 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 4

9 Tiemann in Karlsruher Kommentar zur StPO, 9. Aufl. 2023, § 264 Rn. 7

10 Vgl. nur BGH, Urt. v. 30.03.2001 – 3 StR 342/00 = NSTZ 2001, 436, 437

11 Zum Doppelbestrafungsverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht: WD 7 – 3000 – 030/19

12 OLG Saarbrücken, Beschl. v. 24.03.2006 – Ss (B) 2-06 (3/06) = BeckRS 2006, 4381

13 OLG Hamm, Beschl. v. 17.02.2006 – 2 Ss OWi 63/06 = BeckRS 2006, 3031

14 So auch OLG Rostock, Urt. v. 27.08.2004 – 2 Ss (OWi) 19/03 I 37/03 = BeckRS 2010, 27094

ist nach einer Entscheidung des OLG Celle ebenfalls auszugehen, wenn der Betroffene innerhalb von wenigen Minuten in einem engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang¹⁵ mehrfache Geschwindigkeitsverstöße begeht und hierfür mehrere Bußgeldbescheide erhält.¹⁶

Nicht um einen einheitlichen Tatvorgang handelt es sich laut höchstrichterlicher Rechtsprechung des BGH in der Regel wohl beim unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und der zugleich begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung berauschender Mittel, da das Mitsichführen der Betäubungsmittel im Pkw in keinem inneren Beziehungs- bzw. Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang steht.¹⁷

V. Kognitionspflicht der Bußgeldbehörde

Wenn eine Verwaltungsbehörde eine Tat im verfahrensrechtlichen Sinne zum Gegenstand ihrer bußgeldrechtlichen Untersuchung macht, unterliegt sie einer umfassenden „Kognitionspflicht“.¹⁸ Der zugrunde liegende Sachverhalt muss daher vollständig auf alle verwirklichten Bußgeldtatbestände hin untersucht werden. Wird schließlich ein Bußgeldbescheid über die Tat im verfahrensrechtlichen Sinne erlassen und wird dieser rechtskräftig, so tritt eine Sperrwirkung für die Verfolgung aller Bußgeldtatbestände ein, die in dieser Tat enthalten sind – unabhängig davon, ob sie zu diesem Zeitpunkt erkannt oder übersehen wurden. Verfolgbar bleiben nur solche Vorgänge, die weder äußerlich noch innerlich mit der Tat im verfahrensrechtlichen Sinne, die Gegenstand des rechtskräftig abgeschlossenen Bußgeldverfahrens war, in Verbindung stehen und daher selbstständige Taten im verfahrensrechtlichen Sinne darstellen.

VI. Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde

Im Ordnungswidrigkeitenrecht ist die Verfolgungszuständigkeit zwischen der zuständigen Verwaltungsbehörde und der Staatsanwaltschaft aufgeteilt. Die Verwaltungsbehörde ist gemäß § 35 OWiG für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständig, soweit im Einzelfall nicht eine abweichende Spezialzuständigkeit der Staatsanwaltschaft (oder des Gerichts) besteht.

Die rechtskräftige Entscheidung der Verwaltungsbehörde durch einen Bußgeldbescheid verhindert die Verfolgung weiterer – im Rahmen eines einheitlichen Lebensvorgangs begangenen – Ordnungswidrigkeiten auch dann, wenn die den Bußgeldbescheid erlassende Verwaltungsbehörde für die Ahndung der im Bescheid nicht berücksichtigten weiteren Ordnungswidrigkeiten sachlich gar nicht zuständig gewesen wäre.¹⁹ Die erweiterte sachliche Zuständigkeit der Behörde

ergibt sich in diesem Fall aus dem oben geschilderten strafrechtlichen Grundsatz der Untrennbarkeit eines einheitlichen Geschehensablaufes.²⁰ Im Rahmen ihrer Kognitionspflicht hat die Behörde die Tat als geschichtlichen Vorgang erschöpfend im Hinblick auf alle womöglich verwirklichten Tatbestände zu untersuchen.²¹ Ergeben sich nach der Rechtskraft des Bußgeldbescheids weitere Umstände, aus denen folgt, dass im Rahmen der bislang als Ordnungswidrigkeit verfolgten Tat ein Straftatbestand verwirklicht wurde, hat die Verwaltungsbehörde die Sache gemäß § 41 Abs. 1 OWiG an die zuständige Staatsanwaltschaft abzugeben.²²

VII. Fazit

Die Norm des § 84 Abs. 1 OWiG transportiert das im Bereich des Strafrechts in Art. 103 Abs. 3 GG verankerte Verbot der Doppelbestrafung in das Ordnungswidrigkeitenrecht. Sie verschafft dem Betroffenen womöglich die Gelegenheit, nach einem gegen ihn gerichteten rechtskräftigen Bußgeldbescheid aufgrund einer Ordnungswidrigkeit der weiteren Verfolgung aus derselben Tat zu entgehen und eine Einstellung des Verfahrens zu erreichen.

Jannis Schmidle

Rechtsreferendar und Dipl.-Jur., Stuttgart

ACE Auto Club Europa e. V.

15 OLG Stuttgart, Beschl. v. 15.01.2024 – 2 ORBs 23 Ss 769/23 = BeckRS 2024, 3036

16 OLG Celle, Beschl. v. 25.10.2011 – 322 SsBs 295/11 = NVZ 2012, 196

17 BGH, Beschl. v. 27.04.2004 – 1 StR 466/03 = NStZ 2004, 694

18 OLG Saarbrücken, Beschl. v. 24.03.2006 – Ss (B) 2-06 (3/06) = BeckRS 2006, 4381

19 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 3

20 Vgl. OLG Stuttgart, Beschl. v. 05.02.1997 – 4 Ss 731/96 = NZV 1997, 243

21 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 3

22 Lutz in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl. 2018, § 84 Rn. 9a

BGH: ZUR HAFTUNG DES BETREIBERS EINER WASCHANLAGE

Pressemitteilung Nr. 224/2024 vom 21.11.2024
Urteil vom 21. November 2024 – VII ZR 39/24

Der unter anderem für das Werkvertragsrecht zuständige VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat über die Haftung des Betreibers einer Autowaschanlage für einen Fahrzeugschaden entschieden.

Sachverhalt und bisheriger Prozessverlauf

Der Kläger verlangt Schadensersatz wegen der Beschädigung seines Fahrzeugs in einer von der Beklagten betriebenen Autowaschanlage, einer sogenannten Portalwaschanlage.

In der Waschanlage befindet sich ein Hinweisschild, das auszugsweise wie folgt lautet:

„Allgemeine Geschäftsbedingungen Autowaschanlagen/Portalwaschanlagen

Die Reinigung der Fahrzeuge in der Waschanlage erfolgt unter Zugrundelegung der nachfolgenden Bedingungen: (...).

Die Haftung des Anlagenbetreibers entfällt insbesondere dann, wenn ein Schaden durch nicht ordnungsgemäß befestigte Fahrzeugteile oder durch nicht zur Serienausstattung des Fahrzeugs gehörende Fahrzeugteile (z. B. Spoiler, Antenne, Zierleisten o. ä.) sowie dadurch verursachte Lackkratzer verursacht worden ist, außer den Waschanlagenbetreiber oder sein Personal trifft grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz.“

Unter diesem Hinweisschild befindet sich ein Zettel mit der Aufschrift:

„Achtung Keine Haftung für Anbauteile und Heckspoiler!“.

Der Kläger fuhr Ende Juli 2021 mit seinem Pkw der Marke Land Rover in die Waschanlage ein, stellte das Fahrzeug ordnungsgemäß ab, verließ die Waschhalle und startete den Waschvorgang. Während des Waschvorgangs wurde der zur serienmäßigen Fahrzeugausstattung gehörende, an der hinteren Dachkante angebrachte Heckspoiler abgerissen, wodurch das Fahrzeug beschädigt wurde. Deswegen verlangt der Kläger von der Beklagten Schadensersatz in Höhe von insgesamt 3.219,31 €, eine Nutzungsausfallentschädigung (119 €) für den Tag der Fahrzeugreparatur sowie die Freistellung von Rechtsanwaltskosten.

Das Amtsgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Die Revision des Klägers war erfolgreich. Sie führte zur Wiederherstellung des amtsgerichtlichen Urteils.

Dem Kläger steht wegen der Beschädigung seines Fahrzeugs gegen die Beklagte ein vertraglicher Schadensersatzanspruch in der geltend gemachten Höhe zu. Der Vertrag über die Reinigung eines Fahrzeugs umfasst als Nebenpflicht die Schutzpflicht des Waschanlagenbetreibers, das Fahrzeug des Kunden vor Beschädigungen beim Waschvorgang zu bewahren. Geschuldet sind diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Anlagenbetreiber für notwendig und ausreichend halten darf, um andere vor Schäden zu bewahren. Hierbei trägt grundsätzlich der Gläubiger die Beweislast dafür, dass der Schuldner eine ihm obliegende Pflicht verletzt und diese Pflichtverletzung den Schaden verursacht hat. Abweichend davon hat sich allerdings der Schädiger nicht nur hinsichtlich seines Verschuldens zu entlasten, sondern muss er auch darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass ihn keine Pflichtverletzung trifft, wenn die für den Schaden in Betracht kommenden Ursachen allein in seinem Obhuts- und Gefahrenbereich liegen. Ein solcher Fall ist hier gegeben. Die Ursache für die Beschädigung des klägerischen Fahrzeugs liegt allein im Obhuts- und Gefahrenbereich der Beklagten. Nach den außer Streit stehenden Feststellungen des Berufungsgerichts kam es zu der Beschädigung, weil die Waschanlage konstruktionsbedingt nicht für das serienmäßig mit einem Heckspoiler ausgestattete Fahrzeug des Klägers geeignet war. Das Risiko, dass eine Autowaschanlage für ein marktgängiges Fahrzeug wie dasjenige des Klägers mit einer serienmäßigen Ausstattung wie dem betroffenen Heckspoiler konstruktionsbedingt nicht geeignet ist, fällt in den Obhuts- und Gefahrenbereich des Anlagenbetreibers.

Daneben kommt keine aus dem Obhuts- und Gefahrenbereich des Klägers stammende Ursache für den Schaden in Betracht. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war das Fahrzeug des Klägers vor dem Einfahren in die Waschanlage unbeschädigt und der serienmäßige Heckspoiler ordnungsgemäß angebracht sowie fest mit dem Fahrzeug verbunden. Der Kläger, dem mit seinem marktgängigen, serienmäßig ausgestatteten und in ordnungsgemäßem Zustand befindlichen Fahrzeug von der Beklagten als Betreiberin die Nutzung der Waschanlage eröffnet wurde, konnte berechtigt darauf vertrauen, dass sein Fahrzeug so, wie es ist, also mitsamt den serienmäßig außen angebrachten Teilen, unbeschädigt aus dem Waschvorgang hervorgehen werde. Dieses Vertrauen war insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Risikobeherrschung gerechtfertigt, weil nur der Anlagenbetreiber Schadensprävention betreiben kann, wohingegen der Kunde regelmäßig sein Fahrzeug der Obhut des Betreibers überantwortet, ohne die weiteren Vorgänge selbst beeinflussen zu können. Anders als der Betreiber,

der es in der Hand hat, bestimmte Fahrzeugmodelle, die er für schadensanfällig hält, von der Benutzung seiner Anlage auszuschließen und dadurch das Risiko einer Beschädigung zu verringern, ist es dem Kunden regelmäßig nicht möglich, solche Waschanlagen von vornherein zu identifizieren und zu meiden, die konstruktionsbedingt nicht geeignet sind, sein Fahrzeug ohne ein erhöhtes Schadensrisiko zu reinigen. Die hiernach gegen sie streitende Vermutung der Pflichtverletzung hat die Beklagte nicht widerlegt und den ihr obliegenden Nachweis fehlenden Verschuldens nicht geführt. Ihr Vortrag, die Gefahr der Schädigung des serienmäßig angebrachten Heckspoilers sei ihr nicht bekannt gewesen, weil sich ein solcher Vorfall bislang in der Waschanlage nicht ereignet habe, sie habe diese Gefahr auch nicht kennen müssen und hierfür keine konkreten Anhaltspunkte gehabt, eine hypothetische Erkundigung hätte zudem an dem konkreten Schadensereignis nichts geändert, genügt zu ihrer Entlastung nicht. Es fehlt schon an der Darlegung, ob die Beklagte – die sich ausweislich der in der Waschanlage angebrachten Schilder der Gefahr einer Beschädigung insbesondere von Heckspoilern grundsätzlich bewusst war – sich darüber informiert hat, für welche Fahrzeuge ihre Anlage konstruktionsbedingt ungeeignet ist und daher ein erhöhtes Schadensrisiko besteht. Ebenso wenig ist dargetan, dass sie keine Informationen bekommen hätte, auf deren Grundlage die Beschädigung des klägerischen Fahrzeugs vermieden worden wäre.

Die Beklagte hat sich ferner nicht durch einen ausreichenden Hinweis auf die mit dem Waschvorgang verbundenen Gefahren entlastet. Das in der Waschanlage angebrachte, mit „Allgemeine Geschäftsbedingungen Autowaschanlagen/Portalwaschanlagen“ überschriebene Schild reicht als Hinweis schon deshalb nicht aus, weil es ausdrücklich nur „nicht ordnungsgemäß befestigte Fahrzeugteile oder (...) nicht zur Serienausstattung des Fahrzeugs gehörende Fahrzeugteile (z. B. Spoiler ...)“ erwähnt. Nicht nur fällt der Heckspoiler des klägerischen Fahrzeugs nicht hierunter, weil er zur Serienausstattung gehört und ordnungsgemäß befestigt war, sondern die ausdrückliche Beschränkung auf nicht serienmäßige Fahrzeugteile ist sogar geeignet, bei dem Nutzer das Vertrauen zu begründen, mit einem serienmäßig ausgestatteten Pkw die Anlage gefahrlos benutzen zu können. Ebenso wenig stellt der darunter befindliche Zettel mit der Aufschrift „Keine Haftung für Anbauteile und Heckspoiler!“ einen ausreichenden Hinweis dar. Angesichts des darüber befindlichen Schildes mit der ausdrücklichen Beschränkung auf nicht zur Serienausstattung gehörende Teile wird für den Waschanlagennutzer schon nicht hinreichend klar, dass – gegebenenfalls – von diesem Hinweis auch die Nutzung der Waschanlage durch Fahrzeuge mit serienmäßigem Heckspoiler erfasst sein soll.

BGH: VERURTEILUNG WEGEN GULLYDECKELWÜRFEN AUF DIE BUNDESAUTOBAHN 7 RECHTSKRÄFTIG

**Pressemitteilung Nr. 191/2024 vom 04.10.2024
Beschluss vom 25. September 2024 – 4 StR 163/24**

Das Landgericht hat den zur Tatzeit zwanzig Jahre alten Angeklagten wegen versuchten Mordes in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung jeweils in zwei rechtlich zusammentreffenden Fällen und mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr sowie wegen versuchten Mordes in drei rechtlich zusammentreffenden Fällen in Tateinheit mit gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr zu einer Jugendstrafe von fünf Jahren verurteilt, Maßregeln hinsichtlich seiner Fahrerlaubnis verhängt und eine Einziehungsentcheidung getroffen.

Nach den Feststellungen des Landgerichts luden der Angeklagte und seine – nicht revidierenden – Mitangeklagten in der Nacht auf den 20. August 2022 in einem Industriegebiet vier Gullydeckel mit einem Gewicht von je ca. 24 kg in den Pkw des Angeklagten und fuhren zu einer Brücke über die Fahrbahn der Bundesautobahn 7. Dort warfen zwei der

Angeklagten gemäß dem gemeinsamen Tatplan aller Angeklagten zwei der Gullydeckel kurz nacheinander über das Brückengeländer auf die Fahrbahn. Der erste Deckel traf einen mit zwei Personen besetzten Pkw, durchschlug dessen Windschutzscheibe und verletzte beide Insassen schwer. Der zweite Deckel traf auf der entgegengesetzten Richtungsfahrbahn auf und zerbrach dabei. Die Teile wurden von drei Fahrzeugen überfahren, welche hierdurch beschädigt wurden. Alle Angeklagten hielten die Tötung der Fahrzeuginsassen für möglich und nahmen sie billigend in Kauf.

Der zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat die Revision des Angeklagten verworfen, da die durch das Rechtsmittel veranlasste Überprüfung des Urteils keinen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben hat. Das Urteil des Landgerichts ist damit auch gegen diesen Angeklagten rechtskräftig.

BVerwG: FAHRERLAUBNIS AUF PROBE – MEDIZINISCH-PSYCHOLOGISCHES GUTACHTEN NACH ERNEUTEM VERKEHRSVERSTOSS IN NEUER PROBEZEIT

Pressemitteilung Nr. 47/2024 vom 10.10.2024
Urteil vom 10. Oktober 2024 – 3 C 3.23

Gegenüber dem Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe, der nach der Begehung von mindestens einer schwerwiegenden oder zwei weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlung(en) auf die Fahrerlaubnis verzichtet und der nach der Neuerteilung der Fahrerlaubnis in der neuen Probezeit erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlung(en) begeht, hat die zuständige Fahrerlaubnisbehörde wie im Falle einer vorangegangenen Fahrerlaubnisentziehung in entsprechender Anwendung des § 2a Abs. 5 Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der Regel die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute entschieden.

Dem Kläger wurde erstmals im Juli 2014 die Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt. Bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle und einer weiteren Kontrolle aus Anlass von Verkehrsverstößen wurde der Konsum von Cannabis festgestellt. Darauf verlangte die Fahrerlaubnisbehörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten. Das von dem Kläger vorgelegte Gutachten führte zu einer negativen Beurteilung seiner Fahrtauglichkeit, worauf er auf seine Fahrerlaubnis verzichtete.

Auf der Grundlage eines nunmehr positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens wurde dem Kläger im Juli 2020 die Fahrerlaubnis der Klasse B neu erteilt. Zwei Monate später überfuhr er eine bereits länger als eine Sekunde rote Ampel. Die Fahrerlaubnisbehörde ordnete erneut die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an und stützte sich hierfür auf § 2a Abs. 5 Satz 5 StVG. Nachdem der Kläger das Gutachten nicht fristgerecht vorgelegt hatte, wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen. Das Verwaltungsgericht hat die Entziehung der Fahrerlaubnis aufgehoben, weil die Anordnung der Beibringung eines erneuten

medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht auf § 2a Abs. 5 Satz 5 StVG habe gestützt werden können. Die Vorschrift gelte nach ihrem Wortlaut nur, wenn die erste Fahrerlaubnis entzogen worden sei und nicht, wenn der Betroffene – wie hier – auf die Fahrerlaubnis verzichtet habe. Das Oberverwaltungsgericht hat hingegen die Vorschrift auf den Verzicht für entsprechend anwendbar gehalten und die Klage gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis abgewiesen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts bestätigt. Die Anforderung des medizinisch-psychologischen Gutachtens konnte auf § 2a Abs. 5 Satz 5 StVG in entsprechender Anwendung gestützt werden.

Die Fahrerlaubnis auf Probe wurde im Jahr 1986 eingeführt. Sie soll allen Fahranfängern deutlich machen, dass sie sich in einer Probezeit bewähren müssen. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 24. April 1998 reagierte der Gesetzgeber auf den Versuch, die Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe durch Verzicht und anschließenden Neuerwerb zu umgehen. Es hatte zum Ziel, dass die Regelungen für den Fall der Entziehung auch beim Verzicht auf die Fahrerlaubnis Anwendung finden. Für die hier in Rede stehenden Regelungen über die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis und Zuwiderhandlung in der neuen Probezeit (§ 2a Abs. 5 StVG) sollte ebenfalls eine Gleichstellung erfolgen. Ausdrücklich geregelt wurde sie nur für das Erfordernis der Teilnahme an einem Aufbauseminar vor Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis, nicht für die Anforderung eines Gutachtens nach erneuter Nichtbewährung in der neuen Probezeit. Das Ziel, einer Umgehung der Probezeit mit ihren besonderen Maßnahmen zu begegnen, sowie Sinn und Zweck der Vorschriften, im Interesse der Verkehrssicherheit auf alle Fahranfänger gleiche Regeln anzuwenden, rechtfertigen die Annahme einer nicht beabsichtigten Regelungslücke, die durch eine entsprechende Anwendung der Vorschrift zu schließen ist.

OVG NRW: RADFAHREN DARF NICHT VERBOTEN WERDEN

Pressemitteilung vom 06.12.2024
Beschluss vom 05.12.2024 – 16 B 175/23 und 16 B 1300/23

Die Fahrerlaubnis-Verordnung bietet keine rechtliche Grundlage für eine behördliche Untersagung des Fahrens von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen (u. a. Fahrräder, Mofas, E-Scooter). Das hat das Oberverwaltungsgericht mit

heute bekanntgegebenen Beschlüssen vom 05.12.2024 entschieden. Damit sind zwei Antragsteller aus Duisburg und Schwerte vorläufig wieder berechtigt, mit solchen Fahrzeugen am Straßenverkehr teilzunehmen.

Ein Antragsteller fuhr unter dem Einfluss von Amphetamin einen E-Scooter. Der andere Antragsteller wies bei einer Fahrt mit dem Fahrrad eine Blutalkoholkonzentration von über 2 ‰ auf. Beide besitzen keine Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (z. B. Pkw). In beiden Fällen untersagten die Fahrerlaubnisbehörden ihnen das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen. Die hiergegen gerichteten Eilanträge lehnten die Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Gelsenkirchen ab. Die Beschwerden der Antragsteller hatten beim Oberverwaltungsgericht Erfolg.

Zur Begründung hat der 16. Senat des Oberverwaltungsgerichts ausgeführt: Die streitigen Anordnungen können nicht auf die Vorschrift der Fahrerlaubnis-Verordnung gestützt werden, wonach die Fahrerlaubnisbehörde jemandem das Führen von Fahrzeugen zu untersagen hat, der sich als hierfür ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet erweist.

Denn diese Norm ist nicht hinreichend bestimmt und verhältnismäßig. Ein solches Verbot schränkt die grundrechtlich geschützte Fortbewegungsmöglichkeit der Betroffenen deutlich ein. Außerdem sind fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im Vergleich zu Kraftfahrzeugen in der Regel weniger gefährlich. Die Vorschrift berücksichtigt diese Aspekte nicht und regelt insbesondere nicht hinreichend klar, in welchen Fällen jemand ungeeignet oder bedingt geeignet zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist und wann Eignungszweifel bestehen. Mit den Entscheidungen schließt sich der Senat der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Urteil vom 17.04.2023 – II BV 22.1234 –) und des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz (Urteil vom 20.03.2024 – IO A 10971/23.OVG –) an.

Die Beschlüsse des Oberverwaltungsgerichts sind unanfechtbar.

Aktenzeichen: 16 B 175/23 (I. Instanz: VG Düsseldorf 14 L 2486/22), 16 B 1300/23 (I. Instanz: VG Gelsenkirchen 7 L 1617/23)

AG FRANKFURT A. M.: FAHRUNTÜCHTIGKEIT DURCH SCHNAPS-PRALINEN?

**Pressemitteilung Nr. 9/2024 vom 08.11.2024
Urteil vom 29.08.2024 – 907 Cs 515 Js 19563/24**

Eine versehentliche Fahruntüchtigkeit durch Schnaps-Pralinen ist nicht glaubhaft.

Kann man einem Angeklagten glauben, der seine Fahruntüchtigkeit damit erklärt, dass er ein paar Schnaps-Pralinen gegessen habe? Das Amtsgericht Frankfurt hat dies in einem Fall abgelehnt, in welchem der Angeklagte zudem behauptete, nichts von dem alkoholischen Inhalt der Pralinen bemerkt zu haben. (Amtsgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 29.08.2024, Aktenzeichen: 907 Cs 515 Js 19563/24).

Nach den Feststellungen des Gerichts fuhr der Angeklagte im Januar 2024 gegen drei Uhr morgens mit seinem Pkw durch Hofheim am Taunus. Er hatte dabei eine Blutalkoholkonzentration von 1,32 ‰. Dadurch war er nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug mit der im Straßenverkehr erforderlichen Sicherheit zu führen. Seine Fahruntüchtigkeit, so das Amtsgericht, habe der Angeklagte zumindest billigend in Kauf genommen.

Das Amtsgericht belegte den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr mit einer Geldstrafe und ordnete die Entziehung der Fahrerlaubnis an. Der Angeklagte hatte angegeben, dass er nach einem Saunabesuch unterzu-

ckert in seinem Fahrzeug auf dem Parkplatz eingeschlafen sei. Er habe von einem unbekanntem Pärchen einen Beutel mit annähernd tischtennisball-großen, vermutlich mitodka gefüllten Pralinen angeboten bekommen. Von diesen habe er acht oder neun Stück gegessen. Dass diese Pralinen mit Alkohol gefüllt waren, habe er beim Verzehr nicht bemerkt. Diese Angaben hielt das Gericht nach durchgeführter Beweisaufnahme für nicht glaubhaft. Nach Einschätzung der Sachverständigen hätte der Angeklagte zum Erreichen der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,32 ‰ ca. 0,2 bis 0,3 Liter eines hochprozentigen Getränks (40 bis 60 %) trinken müssen. Dies entspräche mindestens 132 Pralinen der Marke „Mon Chéri“. Auch wenn man zugunsten des Angeklagten davon ausgehe, dass dieser nicht neun, sondern sogar zwölf tischtennisballgroße Pralinen verzehrt habe, hätte jede dieser Pralinen immer noch mehr als 2 cl, also jeweils einen „Shot“, eines 40%igen alkoholischen Getränks enthalten müssen. Ob man ein solches Produkt überhaupt noch als „Praline“ bezeichnen und käuflich erwerben könne, sei zweifelhaft. Jedenfalls sei es bei dieser Menge „absolut fernliegend“, dass der Angeklagte die Alkoholfüllung nicht wahrgenommen haben wolle. Es handele sich um eine nicht glaubhafte Schutzbehauptung.

Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

OLG DRESDEN: REALISIERUNG DER BETRIEBS-GEFAHR BEIM BETANKEN

Urteil vom 01.10.2024 – 4 U 446/24

Amtl. Leitsatz:

Schäden beim Betankungsvorgang sind nur dann beim Betrieb eines Fahrzeugs eingetreten, wenn sich bei der Schadensentstehung die von dem Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr realisiert hat.

Gründe

I.

Die Klägerin nimmt die Beklagten in ihrer Eigenschaft als Gebäudeversicherer der AG für Haus und Grundbesitz aufgrund eines Schadensfalles aus übergegangenem Recht in Anspruch. Die Beklagte zu 1) ist Haftpflichtversicherer des Beklagten zu 2).

Der Beklagte zu 2) versuchte am 26.7.2017 in einer Tiefgarage der Beklagten in Leipzig sein Fahrzeug mit Benzin aus einem Plastikkanister zu betanken. Nachdem er Tankdeckel und Benzinkanister geöffnet hatte, um den Kraftstoff einzufüllen, wurde der Benzinkanister durch eine Stichflamme in Brand gesetzt, was zu erheblichen, vor allem Verrußungsschäden am Objekt der Versicherungsnehmerin der Klägerin führte. Das Fahrzeug des Beklagten zu 2) blieb unversehrt, da der Beklagte zu 2) noch nicht mit dem eigentlichen Befüllen des Tanks begonnen hatte und es ihm gelang, den brennenden Kanister in hinreichender Entfernung vom Fahrzeug abzustellen.

Die Klägerin hat sich darauf berufen, der Brand sei „beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges“ im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG entstanden, weil der Brand in unmittelbarem Zusammenhang mit dem (geplanten) Betankungsvorgang gestanden habe, die Beklagte hat dem entgegengehalten, der Brand sei noch vor dem Betanken durch eine statische Aufladung des vom Fahrzeug unabhängigen Kanisters entstanden. Ein hinreichender Zusammenhang mit dem Betrieb des zu betankenden Fahrzeugs sei deshalb zu verneinen.

Das Landgericht hat nach Anhörung eines sachverständigen Zeugen der Klage durch Urteil vom 5.3.2024 – auf dessen Einzelheiten verwiesen wird – vollumfänglich stattgegeben.

Hiergegen richtet sich die Berufung beider Beklagten, mit der sie die vollumfängliche Klageabweisung begehren.

Sie rügen die Verletzung prozessualen und materiellen Rechts im Wesentlichen mit der Begründung, das Erstgericht habe die Grenzen der prozessualen Darlegungslast verkannt und die Reichweite des § 7 Abs. 1 StVG nicht richtig eingeschätzt.

[...]

II.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache Erfolg und führt zur Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils und Abweisung der Klage.

Der Senat wertet den streitgegenständlichen Vorgang in Abweichung vom Landgericht dahingehend, dass er nicht dem Betrieb des Fahrzeugs im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG zuzuordnen ist.

1. Nach § 7 Abs. 1 StVG setzt die Einstandspflicht des Halters voraus, dass der Schaden „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges“ entstanden ist.

Die Klägerin weist zutreffend darauf hin, dass es sich hierbei um eine reine Gefährdungshaftung handelt (Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 02.08.2024)). Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG knüpft an die Schadensverursachung beim Betrieb des Kfz an. Sie hängt nicht davon ab, ob bzw. dass sich der Fahrzeugführer verkehrswidrig verhalten hat. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle (nicht nur im öffentlichen Straßenraum, sondern auch auf nicht öffentlichen Wegen oder Privatgelände) durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d. h., wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kfz (mit)geprägt wurde (Freymann/Wellner, a. a. O., Rz. 7 ff. m. w. N.).

Die Klägerin weist auch weiter zutreffend darauf hin, dass der Begriff des Betriebes nach teleologischer Auslegung weit zu fassen ist. Die ursprünglich herrschende „maschinentechnische“ Auffassung bei der Auslegung dieses Begriffes hat durch die stetige und erhebliche Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs eine Veränderung hin zur verkehrstechnischen Auffassung erfahren. Der Zweck des Gesetzes, die Verkehrsteilnehmer vor den wachsenden Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu schützen, mache es vielmehr erforderlich, den Begriff „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ weit zu fassen. Die Gefahren, die durch das Kraftfahrzeug in den Verkehr getragen würden, gingen nicht nur von dem Motor und seiner Einwirkung auf das Fahrzeug aus, sondern mit der Zunahme des Verkehrs mehr und mehr von der gesamten Abwicklung des Verkehrs und im besonderen Maße von Kraftfahrzeugen, die nach der diese Umstände nicht berücksichtigenden maschinenrechtlichen Auffassung nicht im Betrieb seien (BGH, Urteil vom 4. Dezember 1958 – III ZR 117/57 –, BGHZ 29, 13-22). Seither ist die Gefährdungshaftung eines Kraftfahrzeugs nicht auf Unfälle im öffentlichen Straßenverkehr oder privaten Verkehrsraum

beschränkt, sondern besteht bei allen mit seinem Betrieb oder seinen Betriebseinrichtungen zusammenhängenden Unfällen, sofern der erforderliche örtliche und zeitliche Kausalzusammenhang mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder dem Versagen seiner Betriebseinrichtungen besteht. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d. h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit)geprägt worden ist (BGH v. 11.02.2020 – VI ZR 286/19 – juris Rn. 10). Ob dies der Fall ist, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände zu entscheiden (BGH, a. a. O.).

Die Anwendung dieser Grundsätze führt vorliegend dazu, dass eine Schadensentstehung „beim Betrieb des Fahrzeugs“ zu verneinen ist. Der Klägerin ist zwar dahingehend Recht zu geben, dass im Grundsatz das Betanken eines Kraftfahrzeuges hinreichend eng mit dessen Betrieb zusammenhängt. Auch sollte vorliegend unstrittig das Öffnen des Benzinkanisters diesem Vorgang dienen. Weiteres erforderliches Merkmal ist jedoch, dass sich in irgendeiner Weise die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben und das Schadensgeschehen in irgendeiner Weise durch das Fahrzeug mitgeprägt wurde. Dies ist hier nicht der Fall. Unstrittig war das Fahrzeug bei dem Brand unbeteiligt, hat keine Ursache für die

Entzündung des Kanisters gesetzt und ist auch nicht durch den Brand am Kanister beschädigt worden. Eine dem Kraftfahrzeug innewohnende Gefahr hat sich damit nicht verwirklicht. Die Entscheidung des Kammergerichts 6 U 13/11 ist nicht einschlägig – hier war durch das Fahren mit falsch getanktem Benzin ein Schaden am Fahrzeug entstanden. Auch die BGH-Entscheidung zu VI ZR 253/13 führt zu keinem anderen Ergebnis. Zwar ist das Tanken ein Betriebsvorgang und der Tank an sich ein Betriebsteil, der geeignet ist, das Merkmal „beim Betrieb“ auszufüllen. Mit der Betankung im eigentlichen Sinne war hier aber noch nicht begonnen worden, so dass sich eine vom Fahrzeug, hier speziell vom Tank ausgehende spezifische Gefahr (noch) nicht verwirklichen konnte. Weder in erster noch in zweiter Instanz hat die Klägerin den Vortrag der Beklagten bestritten, wodurch der Kanister sich durch eine statische Aufladung selbst entzündet hatte, bevor mit der Betankung begonnen worden war. Dies ist auch plausibel, denn ebenso unstrittig ist das Fahrzeug nicht in Mitleidenschaft gezogen worden.

Der Schaden ist nicht beim Betrieb des bei der Beklagten zu 1) versicherten Fahrzeugs entstanden. Eine Haftung kommt nicht in Betracht.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 101 ZPO, der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 10; 711 ZPO. Die Streitwertentscheidung fußt auf § 3 ZPO.

Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 ZPO nicht vorliegen.

OVG NORDRHEIN-WESTFALEN: KEIN ANSPRUCH AUF ERTEILUNG EINES STRECKENFÜHRERSCHEINS BEI VORLIEGEN EINER FAHRERLAUBNIS DER KLASSE A1

**Beschluss vom 29.10.2024 – 16 B 856/24
BeckRS 2024, 31492**

Amtlicher Leitsatz:

Der Streitwert für eine Klage auf Erteilung eines sog. Streckenführerscheins (Ausnahme vom Mindestalter für das unbegleitete Fahren von Fahrzeugen der Klasse B) ist auf die Hälfte des Auffangstreitwerts festzusetzen, weil nicht um die Erteilung der Fahrerlaubnis insgesamt gestritten wird, sondern lediglich über den Zeitpunkt der Einräumung der Befugnis, mit der schon erworbenen Fahrerlaubnis unbegleitet (und streckenbezogen) am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen.

Gründe:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung des angefochtenen Beschlusses durch das Oberverwaltungsgericht führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Die Annahme des Verwaltungsgerichts, ein Anordnungsanspruch auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung sei nicht glaubhaft gemacht worden, weil der Antragsgegner insbesondere sein behördliches Ermessen ohne Rechtsfehler ausgeübt habe, wird durch das Beschwerdevorbringen nicht durchgreifend in Zweifel gezogen. Der Antragsteller macht mit Blick auf eine zugunsten eines Mitschülers ergangene Entscheidung des Kreises D. geltend, dass ihm – wie dem Mitschüler – im Wege

einer „einheitliche[n] Ermessensentscheidung“ bzw. Verwaltungspraxis die Ausnahme vom Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis (sog. Streckenführerschein) erteilt werden müsse, weil ansonsten gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen werde. Das Vorliegen von im Wesentlichen gleichen Sachverhalten legt der Antragsteller jedoch nicht dar. Er vergleicht insoweit allein die in beiden Fällen zurückzulegenden Wegstrecken zu der Ausbildungsstelle in M. und zur Berufsschule sowie die hierfür in der Regel aufzubringende Fahrzeit. Ungeachtet des Umstandes, dass im Falle des Mitschülers nur dessen Fahrzeiten unter Berücksichtigung des Streckenführerscheins bekannt sind, genügt die vorstehende Gegenüberstellung nicht, um bereits von vergleichbaren Sachverhalten ausgehen zu können. Insbesondere zeigt der Antragsteller nicht auf, dass das in seinem Fall maßgebliche Ablehnungskriterium – nämlich der Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse A1 und eines entsprechenden Kraftfahrzeugs, mit dem er die Strecke zu beiden Ausbildungsstätten im Regelfall mit einer Fahrzeit von unter drei Stunden täglich zurücklegen kann – auch im Fall seines Mitschülers greift. Einen Nachweis, dass dieser über eine Fahrerlaubnis etwa der Klasse A1 verfügt, bleibt der Antragsteller schuldig. Zudem handelt es sich bei dem Besitz anderer Fahrerlaubnisklassen sowie der Verfügbarkeit von entsprechenden Fahrzeugen ersichtlich um ein zulässiges Entscheidungskriterium bei der Prüfung, ob ein die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung rechtfertigender Härtefall vorliegt (vgl. auch Ziffer 4. in dem Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 26. Juli 2024). Das Vorbringen des Antragstellers, aufgrund der Kürze der Zeit bis zur Vollendung seines 18. Lebensjahrs reduziere sich die Gefahr für die Allgemeinheit, so dass das Ermessen der Behörde unter Berücksichtigung aller Aspekte auf null reduziert sei, vermag der Beschwerde ebenfalls nicht zum Erfolg zu verhelfen. Derartige Überlegungen sind grundsätzlich auf

eine Vielzahl von Fällen von Fahrerlaubnisbewerbern kurz vor Erreichen der Mindestaltersgrenze übertragbar und daher nicht geeignet, einen Härtefall zu begründen.

Da nach dem Vorstehenden die Annahme des Verwaltungsgerichts, ein Anordnungsanspruch auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung sei nicht glaubhaft gemacht worden, nicht durchgreifend erschüttert worden ist, bedarf es keiner Prüfung, ob der Antragsteller mit seinem Beschwerdevorbringen einen Anordnungsgrund glaubhaft gemacht hat.

Soweit der Antragsteller auf seinen gesamten erstinstanzlichen Vortrag einschließlich der dortigen Beweisantritte Bezug nimmt, fehlt es an einer ausreichenden Auseinandersetzung mit der angegriffenen Entscheidung i. S. d. § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1, § 52 Abs. 1 und Abs. 2, § 53 Abs. 2 Nr. 1 GKG. Dabei hat der Senat berücksichtigt, dass in Fällen der vorliegenden Art einerseits das Verfahren auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes im Regelfall die Hauptsache vorwegnimmt, so dass die ansonsten in Verfahren des Eilrechtsschutzes gebotene Reduzierung des Streitwertes auf die Hälfte nicht sachgerecht erscheint. Andererseits wird vorliegend nicht – wie insbesondere in Fällen streitiger Fahr-eignung – um die Erteilung oder Belassung der Fahrerlaubnis insgesamt gestritten, sondern lediglich über den Zeitpunkt der Einräumung der Befugnis, mit der schon erworbenen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse unbegleitet (und streckenbezogen) am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 12. Juli 2016 – 16 B 462/16 –.

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

OLG HAMM: KEIN UNABWENDBARES EREIGNIS BEI VERSCHMUTZTEM AUSSENSPIEGEL

Urteil vom 02.07.2024 – 7 U 74/23

Amtliche Leitsätze:

1. Die Annahme eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG für einen nach links abbiegenden Schlepperfahrer ist bereits dann ausgeschlossen, wenn sein linker Rückspiegel entgegen § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO verschmutzt ist und nicht auszuschließen ist, dass der Schlepperfahrer einen überholenden Motorradfahrer ohne Verschmutzung gesehen hätte.
2. Ein Verstoß des überholenden Motorradfahrers gegen § 5 Abs. 7 Satz 1 StVO kann nicht in die Abwägung der Verursachungsbeiträge eingestellt werden, wenn schon nicht feststeht, dass der Abbiegende seinen linken Fahrtrich-

tungsanzeiger gesetzt hat, und zudem Zweifel bestehen, ob die Erkennbarkeit des Fahrtrichtungsanzeigers im Hinblick auf seine Verschmutzung (Verstoß gegen § 54 Abs. 1 Satz 3 StVZO) gewährleistet war.

3. Der Überholende ist nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO nicht verpflichtet, seine Geschwindigkeit bei Annäherung an ein zu überholendes Fahrzeug zu ermäßigen, vielmehr muss er den Überholungsvorgang mit möglicher Beschleunigung durchführen (im Anschluss an BGH Urt. v. 19.1.1956 – 4 StR 427/55, BeckRS 1956, 103580 = beck 5).
4. Der Überholende ist nicht verpflichtet, möglichst frühzeitig einen Spurwechsel vorzunehmen, sondern nach § 2 Abs. 2 StVO gehalten, möglichst lange möglichst weit rechts zu fahren.

5. Biegt ein Schlepper in einen Wirtschaftsweg ein, hat er nicht nur zuvor rechtzeitig den Fahrtrichtungsanzeiger nach § 9 Abs. 1 Satz 1 StVO zu setzen und doppelte Rückschau nach § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO zu halten, sondern im Einzelfall – wie hier – trotz fehlenden Abbiegens in ein Grundstück nach § 1 Abs. 2 StVO in entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 5 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen (in Anlehnung an BGH Urt. v. 17.1.2023 – VI ZR 203/22, r+s 2023, 265 Rn. 25, 30; im Anschluss an OLG Naumburg Urt. v. 12.12.2008 – 6 U 106/08, NJW-RR 2009, 744 = juris Rn. 19; OLG Stuttgart Beschl. v. 8.4.2011 – 13 U 2/11, BeckRS 2011, 14283 = juris Rn. 16).

Gründe:

(abgekürzt gemäß § 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 Satz 1, § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO)

I.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat Erfolg. Sie ist begründet, da die zulässige Klage unbegründet ist.

1. Der Kläger hat gegen die Beklagte wegen der Beschädigungen an seinem Ackerschlepper durch den streitgegenständlichen Verkehrsunfall keinen Anspruch auf Schadensersatz. Ein solcher Anspruch folgt insbesondere nicht aus § 7 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG.

Zwar sind die Beschädigungen am klägerischen Ackerschlepper bei Betrieb des bei der Beklagten versicherten Motorrades entstanden. Der Anspruch des Klägers ist aber nach § 17 Abs. 2 und 1 StVG ausgeschlossen, weil der Unfall jedenfalls weit überwiegend durch den Führer des klägerischen Ackerschleppers, den Zeugen A, verursacht worden ist.

a. Eine Abwägung der Verursachungsbeiträge ist nicht nach § 17 Abs. 3 Satz 1 und 2 StVG zugunsten des Klägers ausgeschlossen, da sich der Unfall – wie auch das Landgericht festgestellt hat – aus dessen Sicht nicht als unabwendbares Ereignis darstellt. Das Landgericht hat die Feststellung getroffen, dass der linke Außenspiegel verschmutzt war. Dadurch hat der Zeuge A gegen § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO verstoßen. Es ist jedenfalls nicht auszuschließen, dass – worauf das Landgericht nicht näher eingegangen ist – eine freie Rücksicht dazu geführt hätte, dass der Zeuge A das Motorrad rechtzeitig hätte bemerken und den Abbiegevorgang unfallverhindernd abbrechen können.

b. Die mangels Unabwendbarkeit durchzuführende Abwägung der feststehenden – unstreitigen, zugestanden oder bewiesenen – Verursachungsbeiträge nach § 17 Abs. 1 StVG ergibt eine Alleinhaftung des Klägers.

aa. Zulasten der Beklagten lassen sich keine die Betriebsgefahr erhöhenden Umstände feststellen.

(1) Es war kein Verstoß des verstorbenen Motorradfahrers gegen § 5 Abs. 7 Satz 1 StVO, wonach derjenige, der seine Absicht nach links abzubiegen, angekündigt und sich eingeordnet hat, rechts zu überholen ist, in die Abwägung einzustellen.

Ein solcher Verstoß lässt sich nicht feststellen. Zwar ist das Landgericht von einem solchen Verstoß ausgegangen und hat ihn damit begründet, dass der Zeuge A den Fahrtrichtungsanzeiger ca. 130 m vor dem Abbiegevorgang – rechtzeitig – gesetzt habe und dieser für den Motorradfahrer – trotz der Verschmutzungen am Fahrtrichtungsanzeiger – sichtbar gewesen sei.

Der Senat ist an diese Feststellung des Landgerichts aber nicht gebunden, da an den Feststellungen des Landgerichts Zweifel bestehen. Nach § 529 Abs. 1 Satz 1 ZPO ist das Berufungsgericht an die vom erstinstanzlichen Gericht festgestellten Tatsachen gebunden, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Konkrete Anhaltspunkte, welche die Bindung an diese Feststellungen entfallen lassen, können sich aus erstinstanzlichen Verfahrensfehlern ergeben. Ein Verfahrensfehler liegt vor, wenn die Beweiswürdigung nicht den Anforderungen genügt, die von der Rechtsprechung zu § 286 Abs. 1 ZPO entwickelt worden sind. Dies ist der Fall, wenn sie unvollständig oder in sich widersprüchlich ist oder gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt. Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erstinstanzlichen Feststellungen können sich außerdem aus der Möglichkeit unterschiedlicher Wertung ergeben, insbesondere daraus, dass das Berufungsgericht die Beweisaufnahme anders würdigt als die Vorinstanz. Besteht aus der für das Berufungsgericht gebotenen Sicht eine gewisse – nicht notwendig überwiegende – Wahrscheinlichkeit dafür, dass im Fall der Beweiserhebung die erstinstanzliche Feststellung keinen Bestand haben wird, ist es zu einer erneuten Tatsachenfeststellung verpflichtet (st. Rspr.; vgl. BGH Urt. v. 16.11.2021 – VI ZR 100/20, r+s 2022, 48 Rn. 15 f.; Senat Beschl. v. 7.1.2021 – 7 U 53/20, BeckRS 2021, 2530 = juris Rn. 21 m. w. N.).

Auch nach erneuter Beweisaufnahme lässt sich ein Verstoß des Motorradfahrers insoweit nicht feststellen. Der Umstand, dass der Blinker bei Eintreffen der Polizei gesetzt war, begründet isoliert keinen Beweis, dass er auch rechtzeitig vor dem Abbiegen gesetzt worden ist (OLG Hamm Urt. v. 2.3.2012 – 9 U 193/11, juris Rn. 28), da zum einen der Blinker zwar vor dem Abbiegen, aber zu spät gesetzt worden sein kann, zum anderen aber auch nach dem Unfall, nachdem der Fahrer seinen Fehler bemerkt hat.

Auch aufgrund der Bekundungen des Zeugen A ließ sich kein Verstoß feststellen. Zwar hat der Zeuge vor dem Landgericht und dem Senat bekundet, er habe den Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt und sich eingeordnet. Diese Bekundung ist allerdings nicht belastbar. Der Senat hat keine Anhaltspunkte für einen Erlebnisbezug der geschilderten Details. Allein der vom Landgericht ins Feld geführte Umstand, dass der Zeuge bekundet hat, er habe sich an einer anderen, etwa 130 m entfernten Zuwegung für das Einschalten des Blinkers orientiert, lässt nicht mit hinreichender Sicherheit auf einen Erlebnisbezug schließen. Vielmehr wirkten die Bekundungen des Zeugen vor dem Senat einstudiert. Angesichts des Umstands, dass der Zeuge

als Sohn des Klägers und Beschuldigter eines – zwischenzeitlich nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellten – Strafverfahrens ein Interesse am Ausgang des Rechtsstreits hat, gehen die Zweifel zulasten des insofern beweibelasteten Klägers.

Unabhängig davon lässt sich ein schuldhafter Verstoß des Motorradfahrers gegen § 5 Abs. 7 Satz 1 StVO auch deshalb nicht feststellen, weil nicht auszuschließen ist, dass ein etwaig gesetzter Fahrtrichtungsanzeiger für diesen nicht (rechtzeitig) erkennbar war. Das linke Blinklicht war möglicherweise gar nicht oder nur schwer für den nachfolgenden Verkehr erkennbar, weil dieses zum einen verdeckt war und zum anderen die Sonneneinstrahlung von hinten die Erkennbarkeit erheblich reduzierte; diesen Aspekt hat das landgerichtliche Urteil zu Unrecht unberücksichtigt gelassen.

Die diesbezügliche Feststellung ergibt sich aus den überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen B in seinem Gutachten vom 31.01.2022 (im Folgenden Gutachten I, dort S. 12, eGA I-65), das der Senat als staatsanwaltschaftlich eingeholtes Gutachten nach § 411a ZPO verwerten konnte, nachdem er den vor dem Landgericht unterbliebenen, die Verwertung des genannten Gutachtens nebst Ergänzung vom 21.03.2022 anordnenden Beweisbeschluss in der mündlichen Verhandlung vom 02.07.2024 nachgeholt hat.

(2) Ebenso wenig ist – wie das Landgericht zu Recht festgestellt hat – zulasten der Beklagten eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – mangels streckenbezogener Höchstgeschwindigkeiten galt am Unfallort eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchst. c StVO – festzustellen. Der Sachverständige hat lediglich eine Annäherungsgeschwindigkeit des Motorrads zwischen 100 und 120 km/h feststellen können (Gutachten I, S. 15, eGA I-68), so dass eine höhere Geschwindigkeit zulasten der Beklagten als 100 km/h nicht bewiesen ist.

Auch war die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Motorrads nicht nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO wegen der Überholsituation auf eine geringere Geschwindigkeit als 100 km/h begrenzt. Der Überholende ist nämlich nicht verpflichtet, seine Geschwindigkeit bei Annäherung an das zu überholende Fahrzeug zu ermäßigen, vielmehr muss er den Überholungsvorgang mit möglicher Beschleunigung durchführen (BGH Urt. v. 19.1.1956 – 4 StR 427/55, BeckRS 1956, 103580 Rn. 5).

(3) Ebenfalls nicht zulasten der Beklagten war ein verspäteter Spurwechsel des Motorradfahrers in die Abwägung einzustellen. Zwar wäre der Unfall durch einen früheren Spurwechsel des Motorradfahrers nach den Feststellungen des Sachverständigen vermeidbar gewesen (Gutachten I S. 17, eGA I-70). Ein früherer Spurwechsel war aber rechtlich nicht geboten. Vielmehr war der Motorradfahrer nach § 2 Abs. 2 StVO gehalten, möglichst lange möglichst weit rechts zu fahren. Der Überholende darf nicht zu früh ausscheren (Hentschel/König/Dauer/König, StVR, 47. Aufl., § 5 Rn. 40 StVO; vgl. auch Wertung aus § 5 Abs. 4 Satz 5 StVO).

Zudem durfte der Motorradfahrer darauf vertrauen (zum Vertrauensgrundsatz: BGH Urt. v. 12.12.2023 – VI ZR 77/23, juris Rn. 22; BGH Urt. v. 25.3.2003 – VI ZR 161/02, juris Rn. 16 f.; Senat Urt. v. 9.5.2023 – I-7 U 17/23, juris Rn. 54), dass der Zeuge A sein Pflichtprogramm einhielt, also rechtzeitig blinkte, was nicht bewiesen ist, und durch die Einhaltung der doppelten Rückschaupflicht die Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausschloss.

(4) Der Motorradfahrer hat auch nicht gegen ein wegen unklarer Verkehrslage nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO bestehendes Überholverbot verstoßen, da bei Beginn des Überholmanövers eine Abbiegeabsicht des Zeugen A nicht erwiesenermaßen erkennbar war. Insbesondere war ein merkbares Einordnen des Ackerschleppers zur Fahrbahnmitte nicht möglich, da das Güllefass (mit Reifen) nahezu die gesamte rechte Fahrbahn einnahm. Zudem konnte der Motorradfahrer die Abbiegeabsicht des Zeugen nach den Darlegungen des Sachverständigen erst erkennen, als er auf die Gegenfahrbahn ausgeschert und bereits bis auf gut 80 m auf das Gespann aufgerückt war (vgl. Gutachten I, Weg-Zeit-Betrachtung Anlage A 34, eGA-I 107). Erst in diesem Zeitpunkt, in dem er die Kollision nicht mehr vermeiden konnte, wurde die Verkehrslage für ihn in dem Sinne unklar, dass er auf ein Ausscheren zum Überholen hätte verzichten müssen.

bb. (1) Zulasten des Klägers ist in die Abwägung einzustellen, dass der Zeuge A den rückwärtigen Verkehr während des Abbiegevorgangs nicht ausreichend beobachtet und den Abbiegevorgang nicht tastend durchgeführt hat; beides zusammen war auch unfallursächlich.

Das Landgericht ist – von den Parteien im Berufungsrechtszug unangegriffen – davon ausgegangen, dass der Zeuge A den rückwärtigen Verkehr nicht während des Abbiegevorgangs beobachtet hat. Hieran ist der Senat gebunden (vgl. § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO), da Zweifel an dieser Feststellung auch unabhängig vom Vortrag der Parteien im Berufungsrechtszug nicht bestehen; insbesondere hat der Zeuge A selbst nicht bekundet, während des Abbiegevorgangs den rückwärtigen Verkehr beobachtet zu haben.

Der Zeuge war indes über § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO hinaus verpflichtet, den rückwärtigen Verkehr auch während des Abbiegevorgangs zu beobachten und jederzeit in der Lage zu sein, den Abbiegevorgang zum Schutz des rückwärtigen Verkehrs abzurechnen.

Diese Pflicht folgt indes nicht schon aus § 9 Abs. 5 StVO (analog), da es sich bei dem Weg, in den der Zeuge A abbiegen wollte, um einen Wirtschaftsweg handelt, auf den § 9 Abs. 5 StVO weder direkt noch analog anwendbar ist. Schon bei einem Wald- oder Feldweg handelt es sich zwar nicht um ein „Grundstück“ im Sinne des § 9 Abs. 5 StVO, es gelten hier jedoch, abhängig von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls, ähnlich verschärfte Pflichten. Im Grundsatz gilt, dass, je weniger erkennbar das Abbiegeziel im Fahrverkehr ist, um so sorgfältiger der Abbiegende sich verhalten muss (OLG

Sachsen-Anhalt Urt. v. 12.12.2008 – 6 U 106/08, juris Rn. 19; OLG Stuttgart Beschl. v. 08.04.2011 – 13 U 2/11, juris Rn. 16; Hentschel/König/Dauer/König, 47. Aufl., StVO § 9 Rn. 45). Bei einem – wie hier – deutlich markierten Wirtschaftsweg, der nicht nur ein einzelnes Grundstück anbindet, scheidet eine Analogie jedenfalls mangels Vergleichbarkeit aus.

Im vorliegenden Fall leitet sich eine Pflicht zu einem die Gefährdung anderer ausschließenden Abbiegevorgang, der auch die Rückschau während dessen Durchführung einschließt, daraus ab, dass der Zeuge A seiner Rückschaulpflicht vor dem Abbiegevorgang effektiv nicht nachkommen konnte (§ 1 Abs. 2 StVO).

Denn liegen besondere Umstände vor, besteht die Rückschaulpflicht auch nach den in § 9 Abs. 1 Satz 4 StVO genannten Zeitpunkten, also während des Abbiegevorganges. Solche besonderen Umstände, die für eine weitergehende Rückschaulpflicht auch während des Abbiegevorganges sprechen, können etwa sein, dass der Abbiegende mit einem sehr langsamen Fahrzeug auf einer für schnellen Verkehr bis zu 100 km/h ausgelegten Straße unterwegs ist oder dass er in einen völlig untergeordneten, schwer erkennbaren Feldweg abbiegen will. Denn aus den dabei entstehenden hohen Geschwindigkeitsdifferenzen folgen besondere Gefahren, die insbesondere der langsam Fahrende zu bedenken und zu beherrschen hat. Aus der Sicht eines Überholenden ist nämlich bei einem langsam fahrenden Fahrzeug, besonders einem Trecker, auf freier Strecke nicht ohne Weiteres aus der geringen Geschwindigkeit auf ein bevorstehendes Abbiegen zu schließen; zudem ist bei Treckern oft wegen der Breite eine Einordnung zur Mitte kaum zu erkennen. Treckerfahrer und andere langsam Fahrende haben daher jedes nachfolgende Fahrzeug als potentiellen Überholer anzusehen und daher den nachfolgenden Verkehr ständig im Auge zu behalten (vgl. OLG Hamm Urt. v. 9.10.1992 – 9 U 14/92, NZV 1993, 396).

Auch vorliegend sind besondere Umstände gegeben, weil dem Zeugen A vor dem Abbiegevorgang – selbst wenn man zu seinen Gunsten den Blick in den Spiegel und den Schulterblick unterstellt – die effektive Kontrolle des rückwärtigen Verkehrs nicht möglich war, da die Sicht auf die rückwärtige Straße wegen des Güllefasses und der verdreckten Spiegel verdeckt war und der Zeuge A damit letztlich für den rückwärtigen Verkehr blind war. Dies ergibt sich zur Überzeugung des Senats aus dem Gutachten des Sachverständigen B. Der Sachverständige hat darin ausgeführt, dass der Zeuge A den hinter ihm befindlichen Verkehr vor Einleitung des Abbiegevorgangs nicht hat beobachten können, da das Güllefass die Sicht verdeckt habe, die Spiegel verdreckt gewesen seien und die Sonne tief gestanden habe (Gutachten I, eGA I-71). Dies wird hinsichtlich des Sichtschattens des Güllefasses bildlich durch die Anlage A30 (eGA I-103) belegt. Die Bekundung des Zeugen, er habe den rückwärtigen Verkehr sehen können, ist damit widerlegt, auch wenn man unterstellt, er habe sich über den Soziussitz hinweg gebeugt. Letztlich hat der Zeuge A in seiner Vernehmung vor dem Landgericht einen Sichtschatten eingeräumt, als er bekundet hat, man könne den Bereich

direkt hinter dem Güllefass nicht einsehen (Landgericht Arnberg, Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 25.04.2023, S. 2, eGA I-164). Mit Blick auf die Verschmutzung und falsche Einstellung des linken Spiegels war der Zeuge A, dem beides nicht verborgen bleiben konnte, verpflichtet, die Rückschau während des Abbiegevorgangs auch mittels Schulterblicks durchzuführen.

Indem der Zeuge A den Abbiegevorgang mit normaler Geschwindigkeit durchgeführt hat, hat er gegen die Gebote der sichtangepassten Geschwindigkeit und der Rücksichtnahme verstoßen (§ 3 Abs. 1 Satz 2, § 1 Abs. 2 StVO). Wegen der nach hinten jedenfalls stark eingeschränkten Sicht bestand die Pflicht des Zeugen, sich in den Abbiegevorgang langsam und mit jederzeitiger Abbruchmöglichkeit hineinzutasten.

Dass der Zeuge sich nicht in den Abbiegevorgang hineingetastet hat, steht fest, da der Kläger die diesbezügliche Behauptung der Beklagten zu keinem Zeitpunkt bestritten hat. Der Sachverständige hat in seinem für die Staatsanwaltschaft gefertigten Gutachten festgestellt, dass der Zeuge A mit einer Geschwindigkeit von 7 km/h abbog, die eine Reaktion auf nachfolgenden Verkehr nicht mehr ermöglichte (Gutachten I S. 18, eGA I-71). Die Beklagte hat sich dies bereits in der Klageerwiderung zu eigen gemacht (S. 3, eGA I-50). Weder der Kläger noch der Zeuge sind dem entgegengetreten, weswegen auch nicht von einem konkludenten Bestreiten (§ 138 Abs. 3 2. Halbsatz ZPO) ausgegangen werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat der Zeuge die mehraktige Pflicht, den Abbiegevorgang „tastend“ – mit jederzeitiger Fähigkeit und Bereitschaft, den Vorgang abubrechen – und mit Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs, sobald dies wegen der Schrägstellung des Treckers möglich war, durchzuführen, verletzt.

Die Beachtung dieser mehraktigen Pflicht hätte auch den Unfall verhindert, so dass die Verletzung der Pflicht durch den Zeugen kausal für das Unfallgeschehen war. Dies steht aufgrund der gutachterlichen Feststellungen, dass sich der Unfall durch eine Rückschau während des Abbiegevorgangs – jedenfalls in der Kombination mit einem tastenden Abbiegen – hätte verhindern lassen (Gutachten I, eGA I-73), fest.

Soweit sich dies nicht mit dem Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Arnberg vom 21.01.2022 deckt (Bl. 306 der staatsanwaltschaftlichen Beiakte – 411 Js 324/22), ist der Senat an die Rechtsauffassung der Staatsanwaltschaft schon prinzipiell nicht gebunden; dies gilt erst recht im vorliegenden Fall, da der Einstellungsbescheid die Feststellungen des Sachverständigen offensichtlich unzutreffend wiedergibt.

(2) Ob der Zeuge A die doppelte Rückschaulpflicht im Sinne einer reinen Blick- und Körperbewegung – wie von ihm bekundet – beim Setzen des Fahrtrichtungsanzeigers und unmittelbar vor dem Abbiegevorgang eingehalten hat oder nicht, kann dahinstehen, da wegen der eingeschränkten Sicht nach hinten die Pflicht zum tastenden Abbiegen unter Rückschau bei Schräg-

stellung auch bei Einhaltung der doppelten Rückschaupflicht vor dem Abbiegevorgang nicht aufgehoben wäre und die etwaige Verletzung der – unzureichenden – Rückschaupflicht vor dem Abbiegevorgang neben der Pflichtverletzung beim Abbiegevorgang keine eigenständige Bedeutung hat.

(3) Zulasten des Klägers war kein Verstoß gegen das Gebot, die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen, einzustellen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 StVO). Die Bekundung des Zeugen, er habe den Fahrtrichtungsanzeiger rechtzeitig gesetzt, ist nicht widerlegbar. Auch aus einem etwaigen Erfahrungssatz, dass ein Motorradfahrer bei gesetztem Fahrtrichtungsanzeiger nicht überholen wird, lässt sich im vorliegenden Fall nicht auf Gegenteiliges schließen, da der Fahrtrichtungsanzeiger aufgrund der tiefstehenden Sonne und der Verschmutzung möglicherweise auch bei rechtzeitiger Betätigung für den Motorradfahrer nicht erkennbar gewesen ist.

(4) Schließlich hat der Zeuge A gegen § 54 Abs. 1 Satz 3 StVZO verstoßen, wonach Fahrtrichtungsanzeiger so beschaffen sein müssen, dass die Anzeige der beabsichtigten Richtungsänderung unter allen Beleuchtungs- und Betriebsverhältnissen von anderen Verkehrsteilnehmern, für die ihre Erkennbarkeit von Bedeutung ist, deutlich wahrgenommen werden kann. Dies war wegen der Verschmutzung und der darauf beruhenden erschwerten Erkennbarkeit nicht der Fall, was aufgrund der überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen B feststeht (Gutachten I S. 20, eGA I-73).

Die Verschmutzung war auch für den Unfall kausal, wenn man – zugunsten des Klägers – unterstellt, dass der Zeuge A den Fahrtrichtungsanzeiger rechtzeitig gesetzt hat. Dass der Motorradfahrer bei eingeschaltetem und erkennbarem Blinklicht nicht zum Überholen angesetzt hätte, steht zur Überzeugung des Senats fest, da ein Überholvorgang unter diesen Umständen für den Motorradfahrer lebensgefährlich ist und ein grundsätzlich denkbare Übersehen im konkreten Fall mit Blick auf die Bekundung des Zeugen A, er habe den Fahrtrichtungsanzeiger 130 m vor dem Abbiegevorgang betätigt, ausgeschlossen werden kann.

Zudem steht zur Überzeugung des Senats fest, dass der Sontiefstand allein die Erkennbarkeit des Fahrtrichtungsanzeigers nicht erheblich herabgesetzt hätte. Die Darlegungen des Sachverständigen sind so zu verstehen, dass die Kombination aus Sontiefstand und Verschmutzung die erschwerte Erkennbarkeit des Fahrtrichtungsanzeigers verursacht hat.

(5) Soweit der Sachverständige im Übrigen einen nicht ordnungsgemäßen Zustand des klägerischen Gespanns festgestellt hat, steht nicht fest, dass dies unfallkausal war, und hat daher bei der Abwägung nach § 17 Abs. 2 und 1 StVG außen vor zu bleiben.

cc. Da die Beklagte lediglich für die reine Betriebsgefahr einzustehen hat, der Zeuge A aber gegen die Pflichten beim Abbiegen, indem er quasi nach hinten „blind“ abgebogen ist, schwerwiegend verstoßen hat und sich das Gespann mit dem

schwer erkennbaren Fahrtrichtungsanzeiger in einem nicht ordnungsgemäßen Zustand befunden hat, tritt die reine Betriebsgefahr des bei der Beklagten versicherten Motorrads – bei Durchführung der nach § 17 Abs. 2 und 1 StVG gebotenen Abwägung der Verursachungsbeiträge – vollständig zurück.

Dies entspricht der gefestigten Rechtsprechung des Senats, wonach die nicht erhöhte Betriebsgefahr des Überholenden, wenn also ein Verschulden des Überholenden nicht nachgewiesen werden kann oder ausgeschlossen ist, regelmäßig hinter dem – vorliegend sogar mehrfachen – Verschulden desjenigen, der verkehrswidrig nach links abbiegt, vollständig zurücktritt (OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 – I-7 U 106/20, NJOZ 2022, 1550 Rn. 23 mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

2. Mangels ersatzfähigen Schadens besteht weder ein Anspruch auf Zinsen noch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO, der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 708 Nr. 10, § 713, § 544 Abs. 2 ZPO. Ein Grund, die Revision zuzulassen, besteht nicht (§ 543 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 ZPO).

LG LÜBECK: URTEIL VOM 26.09.2024 – 3 O 193/22

Anspruch auf Schadensersatz nach Verkehrsunfall bei Betrugsverdacht

Tatbestand

Die Parteien streiten über Schadensersatz nach einem Schadensereignis im Straßenverkehr. Am 18.6.2022 gegen 2 Uhr nachts in Reinfeld wurde das klägerische Fahrzeug Audi A5 (amtl. Kennzeichen: ... mit Erstzulassung 2008 und 158.314 gefahrenen Kilometern) beschädigt, das von dem Sohn des Klägers genutzt wurde und in der Straße am ... gegenüber der Hausnr. 31 geparkt war. Der Sohn des Klägers veranstaltete bei sich zu Hause eine Party, bei der auch die Freundin des Erstbeklagten, die Zeugin ... , zu Gast war. Der Erstbeklagte wollte sie mit dem bei der Drittbeklagten versicherten Auto abholen, dessen Halter der Zweitbeklagte ist. Der Erstbeklagte parkte dazu in der Straße Am ... – wo genau ist streitig – und ging ins Haus des Klägers, um seine die Zeugin ... abzuholen. Die Zeugin ... wartete gemeinsam mit der Zeugin ... an der Haustür, während der Erstbeklagte das Auto holte. Er ... rückwärts vor das Haus und kollidierte dabei mit dem geparkten Fahrzeug des Klägers. Das Klägerfahrzeug wurde dadurch beschädigt, der Umfang ist streitig. Das Fahrzeug hatte jedenfalls reparierte Vorschäden in Form eines Wildschadens vorne und zwei Beschädigungen hinten.

Das nicht mehr fahrbereite Klägerfahrzeug wurde am 21.6.2022 mit Kosten in Höhe von 333,20 € abgeschleppt und am 22.6.2022 ein Schadengutachten erstellt, das dem Kläger am 23.6.2022 vorlag und einen Wiederbeschaffungswert von 10.900 € auswies. Die Gutachterkosten in Höhe von 999,35 € übernahm die Drittbeklagte. Am 29.6.22 unterbreitete die Drittbeklagte ein Restwertangebot mit einer Angebotsfrist von vier Wochen, das der Kläger annahm. Die Drittbeklagte forderte sodann eine Nachbesichtigung des Fahrzeugs, die Veräußerung erfolgte danach am 25.7.2022 zum Restwertangebot der Drittbeklagten für 4.550 €. Unter dem 1.8.2022 (Anlage K5) verweigerte die Drittbeklagte die Schadensregulierung. Am 30.10.2022 erwarb der Kläger ein Ersatzfahrzeug, das am 3.11.2022 zugestellt wurde.

Der Kläger macht mit der Klage folgende Schadenspositionen geltend:

Wiederbeschaffungsaufwand	6.350,00 €
Abschleppkosten	333,20 €
An-/Abmeldung Kfz-Schilder	260,00 €
Nutzungsersatz 18.6. - 4.8.2022 (47 Tage à 43 €)	2.064,00 €
Nutzungsersatz 6.8. - 2.11.2022 (88 Tage à 43 €)	3.784,00 €
Unfallkostenpauschale	20,00 €
Gesamt	12.811,20 €

Der Kläger trägt vor, der Erstbeklagte habe um die Ecke auf Höhe Am ... 52 geparkt und sei dann mit überhöhter Geschwindigkeit rückwärts um die Kurve gefahren. Zur Veranschaulichung wird auf Skizze der Klageschrift (Bl. 5 d. A.) Bezug genommen. Vor dem Unfall sei das Klägerfahrzeug unbeschädigt gewesen. Der Sohn des Klägers hätte das Fahrzeug für Fahrten zur Hochschule und Lernaktivitäten mit den Kommilitonen genutzt. Er sei als Student finanziell nicht zum Erwerb eines Ersatzfahrzeugs in der Lage gewesen. Ein Hinweis hierauf an die Drittbeklagte unter Aufforderung zur Zahlung eines Vorschusses sei auf Grund deren Ablehnung der Einstandspflicht entbehrlich gewesen.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger 9.027,20 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 19.07.22 zu zahlen,
2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger eine Nutzungsausfallentschädigung in Höhe von 43,- € pro Tag ab dem 06.08.2022 bis zum 02.11.2022 (88 Tage), mithin 3.784 € zu zahlen,
3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten i. H. v. 973,66 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten zu 1) und 2) beantragen, im Falle der Stattgabe der Klage der Beklagten zu 3) aufzuerlegen, die außergerichtlichen Anwaltskosten der Beklagten zu 1) und 2) zu tragen.

Die Beklagten tragen vor, der Erstbeklagte sei langsam gerade rückwärts mit 5–10 km gefahren. Die Beklagten bestreiten unter Verweis auf eine Schadensermittlung durch den Gutachter ... (Anlage B1) die Unfallkausalität der geltend gemachten Schäden. Das Klägerfahrzeug habe nicht nur drei, sondern einen weiteren Vorschaden gehabt.

Die Drittbeklagte stellt ihre Einstandspflicht in Abrede und trägt vor, es handele sich um einen manipulierten Verkehrsunfall.

Das Gericht hat den Erstbeklagten persönlich angehört und Beweis erhoben durch Einholung eines Sachverständigengutachtens nebst mündlicher Anhörung des Sachverständigen sowie Vernehmung der Zeugen ... und Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme und Anhörungen wird auf das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. ... vom 30.11.2023 sowie das Verhandlungsprotokoll vom 18.6.2024 (Bl. 191 ff. d. A.) Bezug genommen. Wegen der weiteren Einzelheiten des

Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig und zum Teil begründet.

I.

Die Änderung der Klageanträge von Feststellung und Freistellung in Zahlungsanträge ist als Klageerweiterung zulässig, § 264 Nr. 2 ZPO.

II.

Die Klage ist in dem tenorierten Umfang auch begründet.

1. Dem Grunde nach stehen dem Kläger die geltend gemachten Ansprüche gegen die Beklagten aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG zu.

a. Das Fahrzeug des Klägers ist beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs beschädigt worden. Der Kläger haftet als Halter nach § 7 Abs. 1 StVG und muss sich keine Betriebsgefahr nach § 17 Abs. 2, 1 StVG zurechnen ... Zwar kann grundsätzlich auch von einem geparkten Fahrzeug eine Betriebsgefahr ausgehen, hier hat sich jedoch keine solche Gefahr verwirklicht. Der Erstbeklagte hat den Schaden auch schuldhaft herbeigeführt, er hat die Vermutung nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG nicht widerlegt.

b. Die Schäden sind auch durch das Beklagtenfahrzeug verursacht worden. Nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. ... sind die Beschädigungen an den Fahrzeugen kompatibel, und zwar nach beiden Unfallvarianten, also sowohl bei gerader Rückwärtsfahrt als auch bei Rückfahrt um die Kurve. Entgegen den Ausführungen der Beklagten ... der Erstbeklagte nicht mit einer Geschwindigkeit von nur 5-10 km/h, sondern 12 km/h und Altschäden waren am Klägerfahrzeug nicht vorhanden. Das Ergebnis der beklagenseits eingereichten Schadensermittlung wird durch die schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. ... widerlegt. Danach stimmen die Beschädigungslagen überein, die fehlende Eindrücktiefe beim Beklagtenfahrzeug, welche der Gutachter ... als Zeichen mangelnder Schadenkompatibilität wertete, erklärt sich dadurch, dass die Eindrückung bei der Besichtigung durch den Gutachter ... teilweise beseitigt war.

c. Das Klägerfahrzeug ist entgegen der Ansicht der Drittbeklagten auch durch ein unfreiwilliges Ereignis beschädigt und der Verkehrsunfall nicht etwa fingiert worden. Das Gericht ist nach dem Inbegriff der mündlichen Verhandlung und dem Ergebnis der Beweisaufnahme gem. § 286 ZPO davon überzeugt, dass der Unfall unfreiwillig geschah. Der Erstbeklagte hat in seiner persönlichen Anhörung den Unfallhergang nachvollziehbar und widerspruchsfrei geschildert. Die von der Drittbeklagten vorgetragene Umstände haben sich auch nicht als Indizien für ein manipuliertes Geschehen erwiesen. Widersprüchliche Unfalldarstellungen sprechen nicht für eine erfolgte Absprache. Der Erstbeklagte hatte auch keinen verdächtigen Kontakt zu dem Sohn des Klägers. Vielmehr haben der Erstbeklagte und die Zeugin ... glaubhaft bekundet, die beiden hätten sich auf

der Party am Unfalltag erst kennengelernt. Ebenso wenig hat sich der Vorwurf bestätigt, der Erstbeklagte habe das akustische Warnsignal beim Rückwärtsfahren bewusst ignoriert. Der Erstbeklagte hat glaubhaft erklärt, ein solches Signal nicht wahrgenommen zu haben. Die Richtigkeit dieser Erklärung wird durch die Ausführungen des Sachverständigen ... gestützt, wonach der Erstbeklagte mit einer Geschwindigkeit von 12 km/h rückwärtsgefahren sei und bei dieser Geschwindigkeit kein Warnsignal ertöne. Ebenso wenig verdächtig war schließlich, dass die Zeugin ... nicht direkt mit dem Erstbeklagten zum Auto ging, sondern mit der Zeugin ... am Hauseingang wartete. Es ist nicht ungewöhnlich, dass sich Freundinnen beim Verabschieden nach einer Party noch unterhalten, und bedeutet nicht, dass sie bewusst als Zeuginnen für ein nachfolgendes Schadensereignis abgestellt wurden.

2. Der Höhe nach stehen dem Kläger nach §§ 249 ff. BGB die geltend gemachten Ansprüche voll zu, mit Ausnahme der Nutzungsausfallentschädigung und Rechtsanwaltskosten. Diese kann der Kläger nur zum Teil verlangen.

a. Die Abschleppkosten in Höhe von 333,20 € und der Wiederbeschaffungsaufwand in Höhe von 6.350 € sind voll ersatzfähig. Ebenso die Unfallkostenpauschale in Höhe von 20 € und 240 € für die der Kfz-Schilder und deren An- und Abmeldung. Auch die 20 € für die Reservierung des Wunschkennzeichens sind ersatzfähig. Das Gericht hält es gem. § 287 ZPO für überwiegend wahrscheinlich, dass auch die vorigen Kennzeichen reserviert waren, die damit auch nach § 249 Abs. 1 BGB in dieser Form zu ersetzen sind. Die Buchstaben „HK“ im vorigen Kennzeichen sprechen für die Initialen des Sohnes des Klägers ...

b. Eine Nutzungsausfallentschädigung steht dem Kläger ebenfalls zu, allerdings nur für einen Zeitraum von insgesamt 14 Tagen zu 38 € pro Tag.

aa. Der Geschädigte, der die Kosten eines Mietwagens spart, kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Nutzungsausfallentschädigung verlangen. Die Nutzungsausfallentschädigung steht dem Fahrzeugeigentümer auch dann zu, wenn das Fahrzeug Familienangehörigen zur Nutzung über ... wurde, sofern in dieser Person Nutzungswille und – möglichkeit gegeben waren (BGH, Urteil vom 16. Oktober 1973 – VI ZR 96/72 –, Rn. 8, juris). So liegt es hier. Der Nutzungswille wird vermutet und diese Vermutung ist von den Beklagten nicht entkräftet worden. Es kommt auch nicht darauf an, ob ein Nutzungswille noch in den Semesterferien gegeben war, denn in den ersatzfähigen 14 Tagen nach dem Unfalltag vom 18.6.2022 waren noch keine Semesterferien.

bb. Der Kläger kann Nutzungsausfall nur für 14 Tage und nicht insgesamt 135 Tage bis zur Zulassung des Ersatzfahrzeugs verlangen. Dem Kläger war ab Erhalt des Schadensgutachtens ein Zeitraum von fünf Tagen zuzugestehen, ob das Fahrzeug repariert oder Ersatz beschafft werden sollte. Hinzu kommt ein angemessener Zeitraum für die Wiederbeschaffung. Dieser richtet sich nach der objektiv erforderlichen Dauer für eine

Ersatzbeschaffung. Dieser kann sich aus der tatsächlichen benötigten Zeit für die Ersatzbeschaffung ergeben, wenn die Ersatzbeschaffung besonderen Schwierigkeiten begegnete. Dafür bestehen hier indes keine Anhaltspunkte. Der klägerische Hinweis auf die Marktlage genügt nicht, zumal das Fahrzeug nach Alter (14 Jahre) und Kilometerstand (158.314 km) keine Besonderheiten aufwies, welche die Beschaffung eines vergleichbaren Fahrzeugs besonders erschweren. Die objektiv erforderliche Dauer der Ersatzbeschaffung ergibt sich damit aus der im klägerischen Schadensgutachten angegebene Wiederbeschaffungsdauer von neun Tagen.

Eine Verlängerung der Wiederbeschaffungsdauer ergibt sich auch nicht aus dem Restwertangebot und der Nachbesichtigung des Unfallfahrzeugs durch die Drittbeklagte und dadurch erfolgte spätere Veräußerung des Fahrzeugs. Der Kläger musste ein Restwertangebot der Drittbeklagten nicht abwarten, sondern hätte das Fahrzeug auch zum Restwert aus dem Schadensgutachten veräußern können. Jedenfalls hätte sich der Kläger unmittelbar nach Ablauf der Bedenkzeit um ein Ersatzfahrzeug bemühen können und müssen, und zwar unabhängig von einer Veräußerung des Altfahrzeugs.

Überdies war kein verlängerter Wiederbeschaffungszeitraum wegen fehlender Vorleistung der Drittbeklagten zu gewähren. Unstreitig ist die Drittbeklagte weder auf mangelnde finanzielle Möglichkeiten zum Erwerb eines Ersatzfahrzeugs hingewiesen noch ein Vorschuss gefordert worden. Einer solchen Forderung hätte es aber gem. § 254 Abs. 2 BGB trotz Ablehnung der Einstandspflicht bedurft, um den Schaden möglichst gering zu halten. Eine Vorschussleistung durch die Drittbeklagte war nicht gänzlich ausgeschlossen. Ferner ist nicht ersichtlich, weshalb eine Vorleistung durch den Kläger als Eigentümer des Unfallfahrzeugs nicht möglich gewesen wäre. Als Geschädigter war der Kläger selbst zur Schadensminderung verpflichtet, § 254 Abs. 2 BGB.

cc. Die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung ergibt sich aus der Tabelle von Sanden/Danner/Küppersbusch. Das Klägerfahrzeug fällt in die Gruppe E und ist aufgrund des Alters von über zehn Jahren um zwei Gruppen in die Gruppe C herabzustufen mit 38 € pro Tag. Für 14 Tage ergibt sich mithin ein Betrag von 532 €.

c. Der Kläger kann zudem Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe einer 1,3 Gebühr nebst Umsatzsteuer und Auslagen verlangen, allerdings auf einen Gegenstandswert von 7.495,20 €, mithin 800,39 €, wie die folgende Aufstellung ergibt:

Wiederbeschaffungsaufwand	6.350,00 €
Abschleppkosten	333,20 €
An-/Abmeldung Kfz-Schilder	260,00 €
Nutzungersatz 14 Tage à 38 €	532,00 €
Unfallkostenpauschale	20,00 €
Gesamt	7.495,20 €

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Zu den zu erstattenden Kosten gehören auch die Kosten für mehrere Prozessbevollmächtigte. Ein Ausspruch über die Übernahme der außergerichtlichen Kosten unter den Beklagten konnte nicht erfolgen, denn insoweit ist das Innenverhältnis betroffen. Die Kostenquote der außergerichtlichen Kosten richtet sich allein danach, in welchem Verhältnis ein Streitgenosse gegenüber dem Gegner obsiegt bzw. unterliegt; dem unterlegenen Streitgenossen dürfen keine Kosten des obsiegenden Streitgenossen auferlegt werden, weil es insofern an einem Prozessrechtsverhältnis fehlt (BeckOK ZPO/Jaspersen, 53. Ed. 1.7.2024, ZPO § 100 Rn. 25, beck-online).

BUNDESGERICHTSHOF, BESCHLUSS VOM
02.10.2024 – 3 STR 296/24

**NEUER CANNABISGRENZWERT AUS KCANG
FÜHRT ZU AUFHEBUNG EINES STRAFAUS-
SPRUCHS**

Leitsatz:

Der BGH hat ein Urteil nach einer Cannabisfahrt im Schuld-
spruch geändert und im Strafausspruch aufgehoben, da die
neue Rechtslage nach dem KCanG für den Angeklagten güns-
tiger ist als die nach dem Tatzeitrecht. Der Grenzwert der
nicht geringen Menge im Sinn des § 34 Abs. 3 S. 2 Nr. 4 KCanG
liegt nun bei 7,5g THC. (Leitsatz der Redaktion)

BeckRS 2024, 31971

BUNDESGERICHTSHOF, BESCHLUSS VOM
08.10.2024 – 4 STR 318/24

**RÜCKTRITTSORIZONT NACH STEINWÜRFEN
AUF FAHRENDE BUSSE**

Leitsatz:

Für einen strafbefreienden Rücktritt von einem unbeeendeten
Versuch der Körperverletzung und des gefährlichen Eingriffs
in den Straßenverkehr kann es ausreichen, dass der Täter von
weiteren Ausführungshandlungen Abstand nimmt. (Leitsatz
der Redaktion)

BeckRS 2024, 31128

OBERLANDESGERICHT CELLE, HINWEISBE-
SCHLUSS VOM 15.10.2024 – 14 U 143/24
**HAFTUNGSVERTEILUNG BEI KOLLISION EINES
PKW MIT JUGENDLICHEM RADFAHRER, DER
RADWEG IN FALSCHER RICHTUNG NUTZT**

Leitsatz

Die (erhöhte) Betriebsgefahr eines Pkws, der aus einem
Grundstück ausfährt, tritt nicht voll zurück, wenn einen
Jugendlichen, der den in Fahrtrichtung für Fahrradfahrer
freigegebenen Gehweg in entgegengesetzter Fahrtrichtung
nutzt, aufgrund seines jugendlichen Alters kein grobes Ver-
schulden trifft. (Leitsatz der Redaktion)

BeckRS 2024, 32381

BAYERISCHES OBERSTES LANDESGERICHT,
BESCHLUSS VOM 01.07.2024 – 201 OBOWI
405/24

**REICHWEITE DER IMMUNITÄT VON
HONORARKONSULN BEI VERSTÖSSEN
IM STRASSENVERKEHR**

Leitsätze:

1. Honorarkonsuln steht gemäß Art. 1 Abs. 3, 71 Abs. 1 Satz 1
des Wiener Übereinkommens vom 24.4.1963 über konsulari-
sche Beziehungen (WÜK) lediglich Amtshandlungsimmu-
nität zu. Diese umfasst nur unmittelbare, echte Amtshand-
lungen in Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Fortführung
von OLG Zweibrücken, Beschl. v. 10.6.2013 – Az. 1 SsBs 15/13
bei juris).

2. Von Honorarkonsuln im Straßenverkehr begangene Ord-
nungswidrigkeiten unterliegen dementsprechend der deut-
schen Gerichtsbarkeit, wenn die den Verstößen zugrunde
liegenden Fahrten lediglich der Vorbereitung einer konsula-
rischen Handlung dienen.

BeckRS 2024, 29345

OBERLANDESGERICHT NÜRNBERG, URTEIL VOM
18.10.2024 – 16 U 3670/21

**VERKAUF EINES UNFALLFAHRZEUGS OHNE
ABKLÄRUNG UNTER MARKTWERT VERSTÖSST
GEGEN SCHADENSMINDERUNGSPFLICHT**

Leitsätze:

1. Bei der Berechnung des Differenzschadens sind Nutzungsvorteile und der Restwert des Fahrzeugs schadensmindernd anzurechnen, wenn sie den Wert des Fahrzeugs bei Abschluss des Kaufvertrags (gezahlter Kaufpreis abzüglich Differenzschaden) erreichen bzw. übersteigen (hier vollständige Aufzehrung).

2. Hat der Käufer das Fahrzeug ohne vorherige Abklärung deutlich unter Marktwert verkauft, hat er gegen seine Schadensminderungspflicht verstoßen und muss sich so behandeln lassen, als habe er das Fahrzeug marktgerecht veräußert. (Leitsätze der Redaktion)

BeckRS 2024, 29750

OBERLANDESGERICHT STUTTGART, URTEIL VOM 20.02.2024 – 10 U 76/23

HOHES SCHMERZENGELD FÜR SCHWERE VERLETZUNGEN MIT DAUERSCHÄDEN UND PSYCHISCHEN FOLGEN

Leitsatz:

Ein Schmerzensgeld in Höhe von 120.000 € ist bei einer schweren Verletzung des Unterschenkels mit anschließender Infektion bei 10-monatiger Behandlungsdauer mit 25 Operationen, Dauerschaden, psychischen Beschwerden und schweren Depressionen mit suizidalen Tendenzen angemessen.

BeckRS 2024, 12618

OBERLANDESGERICHT HAMM, BESCHLUSS VOM 23.01.2024 – 5 ORBS 297/23

ANFORDERUNGEN AN TATRICHTERLICHE FESTSTELLUNGEN BEI GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG UND VERHÄNGUNG EINES FAHRVERBOTS NACH LANGER ZEIT

Leitsätze:

1. An die tatrichterlichen Feststellungen in Ordnungswidrigkeitenverfahren dürfen keine überspannten Anforderungen gestellt werden. Ein Verzicht auf jegliche Feststellungen zur inneren Tatseite kann aber nur dann rechtsfehlerfrei sein, wenn die Feststellungen zur äußeren Tatseite so umfassend sind, dass sie zwingende Rückschlüsse auf die innere Tatseite zulassen.

2. Von der Verhängung eines Fahrverbots kann abzusehen sein, wenn die Tat lange Zeit zurückliegt, die lange Verfahrensdauer dem Betroffenen nicht anzulasten ist und dieser sich in der Zwischenzeit verkehrsgerecht verhalten hat. Bei einem Zeitablauf von über zwei Jahren zwischen Tat und Urteil (hier: 2,5 Jahre) bedarf es besonderer Umstände für die Annahme, dass ein Fahrverbot noch unbedingt notwendig ist. (Leitsätze der Redaktion)

BeckRS 2024, 27566

OBERLANDESGERICHT SCHLESWIG, BESCHLUSS VOM 25.09.2024 – 7 U 50/24

HAFTUNGSQUOTE BEI FEHLERHAFTEM FAHRSPURWECHSEL EINES ÜBERHOLTEN UND GRAVIERENDER GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG DES ÜBERHOLERS

Leitsätze:

1. Eine Zurechnung der Betriebsgefahr zulasten des Leasinggebers kommt gemäß § 17 Abs. 2 StVG nicht in Betracht. Eine Erstreckung ihres Anwendungsbereichs auf den nicht haltenden Eigentümer ist angesichts des eindeutigen Wortlauts ausgeschlossen.

2. Es liegt ein gravierender Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO vor, wenn der Überholer auf einer zweispurigen Bundesstraße mit mindestens 135 – 140 km statt höchstens erlaubter 120 km/h unterwegs war.

3. Die Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge auf einer zweispurigen Bundesstraße bei einem fehlerhaften Fahrspurwechsel des Überholten nach § 7 Abs. 5 StVO einerseits und einer gravierenden Geschwindigkeitsüberschreitung des Überholers andererseits ergibt eine wechselseitige Haftungsquote von 50 %.

4. Die Richtgeschwindigkeitsüberschreitung auf einer Autobahn ist nicht vergleichbar mit einem gravierenden Verstoß gegen die höchstzulässige Geschwindigkeit auf einer Bundesstraße. (amtl. Leitsätze)

BeckRS 2024, 27776

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.