

INHALT

Aktuelle Themen

1. Empfehlungen des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags	1
2. Fußverkehrsstrategie des Bundes enthält Großteil der Empfehlungen	3

Pressemeldungen

BGH: Anforderungen an eine Widerrufsbelehrung in Neuwagenkaufverträgen mit Verbrauchern im Fernabsatz	5
VerfGH Baden-Württemberg: Verfassungswidrige Versagung des Zugangs zu bei der Bußgeldbehörde vorhandenen Informationen	6
AG Hanau: Haftung des Linksabbiegers	7
VG Berlin: Kein Gesichtsschleier (Niqab) am Steuer	8

Rechtsprechung

BGH: Anscheinsbeweis bei berührunglosem Sturz eines folgenden Motorradfahrers	8
OLG Frankfurt a.M.: Keine Entlastung wegen behaupteter verwirrender Beschreibung bei Geschwindigkeitsüberschreitung um 86 Km/h	14
LG Frankenthal: Haftungsverteilung bei Auffahrunfall mit Spurwechsler	15
LG Hanau: Verkehrssicherungspflicht bei Aufstellen von mobilen Verkehrsschildern	19
LG Stuttgart: Kein Anspruch gegen Schutzbriefversicherer	20

Verkehrsrecht in Kürze

BGH: Verstoß gegen rechtliches Gehör durch Berufungsurteil ohne Tatbestand und Gründe	22
BGH: keine Erstattung des Höherstufungsschaden aus der GAP-Versicherung	22
VGH München: Flüssigkeit des Fußverkehrs vs. Eigentum	22
OVG NRW: Zuteilung der Schlüsselzahl 196 bei Führerschein der Klasse B	22
OLG Hamm: Absolute Fahruntüchtigkeit bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter	22
OLG Schleswig: Kollision zwischen Überholer und linksabbiegender Lkw	23
OLG Saarbrücken: Feststellungen zum Verdienstausschlag eines 75-jährigen Zahnarztes nach Verkehrsunfall	23
OLG Celle: Kein sofortiges Anerkenntnis bei unzureichender vorprozessualer Haftungs-erklärung	23
LG Stuttgart: Abstand bei seitlich versetzt fahrenden Motorradfahrern	23
LG Itzehoe: Ein als Camingfahrzeug versichertes Kfz ist im Sinne der Allgemeinen Bedingung für Kfz-Versicherung (AKB), Stand 2021 kein Pkw	24

AKTUELLE THEMEN

1. Empfehlungen des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags

Wir hatten bereits in der Ausgabe 4/2024 über den Deutschen Verkehrsgerichtstag berichtet, der vom 29.01.2025 bis zum 31.01.2025 in Goslar zum 63. Mal stattgefunden hat. Die Arbeitskreise hatten wir vorgestellt, nun ist es an der Zeit, auch die Empfehlungen in gebotener Kürze darzustellen.

a. Arbeitskreis I: Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr¹

Der Arbeitskreis bewertet die Erhöhung der THC-Grenzwerte kritisch. Er stellt klar, dass ein Mischkonsum (Cannabis/Alkohol) unterbunden werden muss. Auch die Aktualisierung der Begutachtungsrichtlinien wird dringend ange-mahnt. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, zusätzliche Kriterien aufzustellen, ab wann bei einem Ersttäter von Cannabismissbrauch ausgegangen werden kann, und die Entwicklung verdachtsausschließender Vortests hinsichtlich der verschiedenen Grenzwerte zu unterstützen. Das Vorhaben des Gesetzgebers, bei Gefahrguttransporten ein Verbot von THC einzuführen, wird be-fürwortet.

Besonders wird auf die Notwendigkeit der Fortentwicklung der „Vision Zero“ durch Aufklärungskampagnen bzgl. Cannabis im Straßenverkehr hingewiesen.

b. Arbeitskreis II: MPU-Vorbereitung unter der Lupe²

Der Arbeitskreis betont die Bedeutung einer qualifizierten MPU-Vorbereitung zur Verbesserung der Verkehrssicher-

heit, indem Ursachen für Fehlverhalten frühzeitig erkannt und Verhaltensänderungen gefördert werden. Fahrerlaubnisbehörden sollten Betroffene schnell und in einfacher Sprache über MPU-Anforderungen informieren. Bestehende Meldepflichten ermöglichen bereits eine frühzeitige Benachrichtigung. Qualifizierte MPU-Vorbereitungsanbieter könnten auf Positivlisten erfasst werden, die von Behörden weitergegeben werden. Manipulationsversuche und Straftaten im Fahrerlaubnisverfahren nehmen zu und müssen konsequent verfolgt werden. Zudem sollen Abstinenznachweise und MPU-Vorbereitungsnachweise als Anhang zum MPU-Gutachten zur besseren Nachvollziehbarkeit und Fälschungssicherheit beigefügt werden. Moderne Technologien zur Gutachtenverifizierung sollten unter Beachtung des Datenschutzes genutzt werden.

c. Arbeitskreis III: Hinterbliebenengeld und Schockschaden³

Wenig Aufgaben für den Gesetzgeber sieht der Arbeitskreis III. Er kommt zu dem Fazit, dass sich die Vorschriften zum 2017 eingeführten Hinterbliebenengeld bewährt haben. Es kann jedoch nicht neben einem gegebenenfalls eigenen Anspruch des Hinterbliebenen auf Schmerzensgeld aufgrund der Folgen des Verlustes eines Angehörigen bestehen. Auch die bisherige Praxis der Rechtsprechung zur Feststellung des Hinterbliebenengeldes im Einzelfall anhand eines Betrages von 10.000 € als Orientierungshilfe ist aus Sicht des Arbeitskreises nicht zu beanstanden.

1 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63.%20VGT/AK%20I%20Cannabis-Missbrauch%20im%20Stra%C3%9Fenverkehr.pdf>; abgerufen am 11.03.2025

2 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63.%20VGT/AK%20II%20MPU-Vorbereitung%20unter%20der%20Lupe.pdf>; abgerufen am 11.03.2025

3 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/63.%20VGT/AK%20III%20Hinterbliebenengeld%20und%20Schockschaden.pdf>; abgerufen am 11.03.2025

2. Fußverkehrsstrategie des Bundes enthält Großteil der Empfehlungen

Kurz nach dem 63. Deutschen Verkehrsgerichtstag präsentierte das BMDV Mitte Februar 2025 seine Fußverkehrsstrategie.⁹ Einige Forderungen aus den Arbeitskreisen des Deutschen Verkehrsgerichtstags finden sich hierin bereits wieder.

a. Fußverkehrsstrategie des BMDV

Nachdem die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages zuvor wiedergegeben wurden, widmen wir uns zunächst dem Inhalt der Fußverkehrsstrategie des Bundes.

aa. Ziele der Strategie

Die Strategie verfolgt das Ziel, den Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform zu etablieren und seine Attraktivität zu steigern. Dabei stehen folgende Schwerpunkte im Fokus:

- _ **Gleichberechtigung des Fußverkehrs** in der Verkehrsplanung neben Auto-, Rad- und öffentlichem Verkehr.
- _ **Schutz von Fußgängern** gemäß der „Vision Zero“, mit dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 % zu senken.
- _ **Steigerung der Lebensqualität** durch attraktive und sichere Gehwege sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- _ **Förderung der Gesundheit** durch Bewegung, um Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Übergewicht und andere gesundheitliche Probleme zu reduzieren.
- _ **Unterstützung der lokalen Wirtschaft** durch fußgängerfreundliche Einkaufsstrassen und Stadtzentren, um den Einzelhandel zu stärken.
- _ **Beitrag zum Klima- und Umweltschutz**, da Fußverkehr emissionsfrei und ressourcenschonend ist.
- _ **Soziale Teilhabe und Inklusion** durch barrierefreie Wege für alle Menschen, insbesondere ältere Personen und Menschen mit Behinderungen.

bb. Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie

(i) Gesetzliche Rahmenbedingungen

- _ **Straßenverkehrsrechtliche Anpassungen**, um Maßnahmen zugunsten des Fußverkehrs zu erleichtern, z.B. die Bereitstellung von mehr Gehflächen ohne Nachweis einer Gefahrenlage.
- _ **Förderung von Fußgängerüberwegen** durch vereinfachte Regelungen für deren Anordnung.
- _ **Verbesserung des Parkraummanagements**, um Falschparken auf Gehwegen zu reduzieren.
- _ **Erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen** in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen.
- _ **Technische Vorschriften** für Fahrzeugsicherheit, u.a. verpflichtende Notbremsassistenten zur Vermeidung von Fußgängerunfällen.

(ii) Kommunale Planung

- _ **Integrierte Stadtentwicklung**, die den Fußverkehr frühzeitig berücksichtigt.
- _ **Sicherheit der Gehwege** durch ausreichende Breite, Trennung vom motorisierten Verkehr und gute Beleuchtung.
- _ **Sicherung von Querungen** durch bessere Sichtverhältnisse, Mittelinseln und längere Grünphasen an Ampeln.
- _ **Attraktivitätssteigerung** durch Sitzgelegenheiten, Begrünung, Wasserspiele und gute Gestaltung von Stadtplätzen.
- _ **Förderung des Tourismus** durch den Ausbau von Wanderwegen und barrierefreien Stadtpaziergängen.

(iii) Finanzierung und Förderung

- _ Bereitstellung von **Bundes- und EU-Fördermitteln** für fußgängerfreundliche Stadtentwicklung.
- _ Einbindung von **Privatpersonen und Unternehmen** durch Sponsoring von Infrastrukturmaßnahmen.
- _ Unterstützung durch **Förderprogramme wie das GVFG** (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für nachhaltige Mobilität.

(iv) Verwaltungsstrukturen und Bewusstsein

- _ **Schaffung von Fußverkehrsbeauftragten** auf kommunaler und Länderebene zur Koordination der Maßnahmen.
- _ **Förderung von Forschung und Datenanalyse**, um den Fußverkehr zu optimieren.
- _ **Bewusstseinsbildung** durch Kampagnen, Schulprogramme und betriebliche Mobilitätskonzepte.

(v) Forschung und Entwicklung

- _ **Erhebung und Analyse von Fußgängerdaten**, um Verkehrsflüsse und Unfallrisiken besser zu verstehen.
- _ **Erprobung neuer Technologien**, z.B. intelligente Ampelschaltungen und digitale Navigationshilfen für Fußgänger.
- _ **Einbindung von Universitäten**, um das Thema Fußverkehr in die Hochschullehre zu integrieren.

cc. Evaluation und Weiterentwicklung

Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie wird regelmäßig überprüft. Eine erste Evaluation erfolgt nach drei Jahren, eine umfassendere nach zehn Jahren. Die Fortschritte werden anhand verschiedener Indikatoren wie dem Anteil des Fußverkehrs, der Unfallzahlen und der CO₂-Einsparungen gemessen.

dd. Fazit

Die Fußverkehrsstrategie ist ein umfassendes Konzept zur Förderung nachhaltiger, sicherer und attraktiver Mobilität. Sie soll helfen, den Fußverkehrsanteil zu erhöhen, die Lebensqualität in Städten zu verbessern und einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten.

⁹ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fussverkehr/fussverkehr.html>;
https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile; abgerufen am 11.03.2025.

b. Empfehlungen

Viele Empfehlungen des Arbeitskreises VI finden sich in der Fußverkehrsstrategie wieder. So wurde die Forderung nach mehr sicheren Querungen für Fußgänger aufgenommen, ebenso die Forschung und Datenanalyse zur Optimierung des Fußverkehrs. Dies ist ein notwendiger Schritt, um die Forderung des Arbeitskreises nach einer fußverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung umzusetzen. Dies wird beim Ministerium unter Hinweis auf die Neue Leipzig Charta¹⁰ unter dem Begriff „Stadt der kurzen Wege“ berücksichtigt. Nur wenn man weiß, wo Fußgänger sinnvollerweise Straßen überqueren wollen, können auch Fußgängerüberwege geplant werden, die sich dort befinden, wo Fußverkehr vermehrt stattfindet. Auch die Forderung nach vereinfachten baulichen Maßnahmen zur Schaffung von Fußverkehrsflächen oder Anordnung von Tempo 30 auch auf Hauptstraßen wurde in dem Strategiepapier aufgegriffen. Dabei berücksichtigte das BMDV auch die Gefahren, die vom ruhenden Verkehr ausgehen. Auch bei der Weiterentwicklung von Assistenzsystemen und Kampagnen zur Verkehrserziehung ist das BMDV offenbar der gleichen Auffassung, die auch der Arbeitskreis VI in seiner Empfehlung zum Ausdruck gebracht hat.

Insbesondere die Forderung nach einer konfliktfreien Ampelschaltung für Zufußgehende und ausreichender Querungszeit dürfte die Teilnehmenden des Arbeitskreises erfreuen. Es ist erstaunlich, dass nahezu sämtliche der am 31.01.2025 ausgesprochenen Empfehlungen des Arbeitskreises VI in der Fußverkehrsstrategie des BMDV Berücksichtigung finden. Auch wenn ein ausdrücklicher Hinweis auf die Diskussionen des Deutschen Verkehrsgerichtstags in dem Strategiepapier fehlt, scheinen diese dennoch Einfluss auf die Strategie ausgeübt zu haben.

Auch der Arbeitskreis IV, der sich mit den sieben Todsünden des § 315c StGB befasste, hatte unter anderem eine Verschärfung des Fußgängerschutzes gefordert, indem auch das falsche Fahren an Fußgängerfurten mit Lichtzeichenanlage und die Missachtung des Vorrangs von Zufußgehenden durch den § 315c StGB erfasst werden sollten.

Demnach forderten sowohl der Arbeitskreis IV als auch der Arbeitskreis VI eine Stärkung des Vorrangs für Fußgänger gemäß § 9 Abs. 3 S. 3 StVO. Dem Strategiepapier des Bundes konnte hingegen nicht entnommen werden, dass eine Verschärfung der Regelung beabsichtigt ist.

Im Großen und Ganzen wird deutlich, dass sich sowohl die Arbeitskreise des Deutschen Verkehrsgerichtstages als auch das BMDV der Idee der Vision Zero verpflichtet haben, nachdem es bis zum Jahr 2030 keine Verkehrstoten mehr geben soll. Dieses Ziel ist angesichts der hohen Zahlen von Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr ambitioniert, insbeson-

dere vor dem Hintergrund, dass sich die Zahlen in den letzten Jahren kaum zum Positiven gewandelt haben. Dennoch ist der Gedanke an einen absolut sicheren Straßenverkehr so attraktiv, dass weiterhin an dem ambitionierten Ziel festgehalten werden sollte.

Felix Müller-Baumgarten

Syndikusrechtsanwalt des ACE e.V./

Fachgebietsleiter Verkehrsrecht zugleich Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht

¹⁰ <https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>; abgerufen am 11.03.2025

BGH: ANFORDERUNGEN AN EINE WIDERRUFSBELEHRUNG IN NEUWAGENKAUFVERTRÄGEN MIT VERBRAUCHERN IM FERNABSATZ

Beschluss vom 25. Februar 2025 – VIII ZR 143/24
Pressemitteilung-Nr. 041/2025 vom 26.02.2025

Dem unter anderem für das Kaufrecht zuständigen VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs liegen zahlreiche Nichtzulassungsbeschwerden vor, die namentlich die Frage zum Gegenstand haben, ob ein Unternehmer, der bei Fernabsatzverträgen mit Verbrauchern die Musterwiderrufsbelehrung nicht oder nicht vollständig verwendet, in der von ihm formulierten Widerrufbelehrung neben seiner (als beispielhafte Kommunikationsmittel genannten) Postanschrift und seiner E-Mail-Adresse zusätzlich auch seine – hier auf dessen Internet-Seite zugängliche – Telefonnummer angeben muss.

Von dieser Frage hängt in den Streitfällen ab, ob eine Widerrufsfrist von vierzehn Tagen ab Erhalt der Ware gilt (§ 355 Abs. 2, § 356 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a BGB) oder ob das Widerrufsrecht erst nach zwölf Monaten und 14 Tagen nach dem Beginn der gesetzlichen Widerrufsfrist erloschen ist (§ 356 Abs. 3 Satz 2 BGB).

In einem ausgewählten Verfahren, dem ein die Berufung des dortigen Fahrzeugkäufers nach § 522 Abs. 2 ZPO zurückweisender Beschluss des Kammergerichts Berlin – 27. Zivilsenat – vom 23. Juli 2024 (27 U 33/24) zugrunde liegt, hat der Senat nunmehr über die von dem Kläger eingelegte Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision entschieden.

Sachverhalt und Prozessverlauf

Am 18. Februar 2022 erwarb der Kläger als Verbraucher von der Beklagten, die mit Kraftfahrzeugen handelt, ein Neufahrzeug im Wege des Fernabsatzes. Die Beklagte, die auf ihrer Internet-Seite unter „Kontakt“ und im Impressum ihre Telefonnummer angegeben hat, verwendete nicht die Musterwiderrufsbelehrung, sondern eine in Teilen davon abweichende Widerrufbelehrung. Dort werden die Postanschrift und die E-Mail-Adresse der Beklagten mitgeteilt, nicht aber ihre Telefonnummer. Dazu heißt es, dass der Widerruf mittels einer eindeutigen Erklärung „z.B.“ durch einen per Post versandten Brief oder eine E-Mail erklärt werden könne.

Am 23. August 2022 wurde dem Kläger das Fahrzeug übergeben. Am 20. Juni 2023 erklärte er per E-Mail den Widerruf seiner auf den Abschluss des Kaufvertrags gerichteten Erklärung.

Die auf Rückzahlung des Kaufpreises nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, sowie Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten gerichtete Klage hat in den Vorinstanzen keinen Erfolg gehabt. Mit der

beabsichtigten Revision, deren Zulassung der Kläger mit der Nichtzulassungsbeschwerde erstrebt, möchte er sein Klagebegehren weiterverfolgen.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs

Der VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat die gegen die Nichtzulassung der Revision durch das Berufungsgericht gerichtete Beschwerde zurückgewiesen, da ein Grund für die Zulassung der Revision nicht vorliegt. Insbesondere soweit die Beschwerde im Hinblick auf unionsrechtliche Fragestellungen die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache (§ 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO) geltend macht, ist für eine hierauf gestützte Zulassung der Revision kein Raum.

Die Beklagte hat nicht die Musterwiderrufsbelehrung, sondern eine selbst formulierte Widerrufbelehrung verwendet. Teilt der Unternehmer in einem solchen Fall in der Widerrufbelehrung (als beispielhafte Kommunikationsmittel für den Widerruf) seine Postanschrift sowie seine E-Mail-Adresse mit, ist nach Maßgabe des Art. 246a § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 EGBGB, der Art. 6 Abs. 1 Buchst. h der Richtlinie 2011/83/EU (im Folgenden: Verbraucherrechtlicher Richtlinie) umsetzt und demgemäß richtlinienkonform auszulegen ist, die zusätzliche Angabe der Telefonnummer des Unternehmers nicht erforderlich, zumal diese hier ohne Weiteres auf seiner Internet-Seite zugänglich war. Diese Beurteilung der Wirksamkeit der Widerrufbelehrung ist derart offenkundig, dass für einen vernünftigen Zweifel kein Raum bleibt. Aus diesem Grund bedarf es einer Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden: Gerichtshof) nicht („acte clair“).

Die Bestimmung des Art. 6 Abs. 1 Buchst. h der Richtlinie legt zwar nicht die genaue Art des vom Unternehmer mitzuteilenden Kommunikationsmittels fest. Sie verpflichtet diesen jedoch unzweifelhaft dazu, jedem Verbraucher Kommunikationsmittel zur Verfügung zu stellen, über die dieser schnell mit ihm in Kontakt treten und effizient mit ihm kommunizieren kann. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es insoweit Sache des nationalen Gerichts, zu beurteilen, ob unter Berücksichtigung aller Umstände, unter denen der Verbraucher mit dem Unternehmer Kontakt aufnehmen kann, die dem Verbraucher von dem Unternehmer mitgeteilten Kommunikationsmittel es dem Verbraucher ermöglichen, mit dem Unternehmer schnell in Kontakt zu treten und effizient mit ihm zu kommunizieren.

In Anbetracht dessen hat das Berufungsgericht zu Recht entschieden, dass die von der Beklagten verwendete Widerrufbelehrung nicht zu beanstanden ist. Für eine schnelle und effiziente Kontaktaufnahme des Verbrauchers mit dem Un-

ternehmer ist es ohne Zweifel nicht erforderlich, dass in der Widerrufsbelehrung – über die Post- und die E-Mail-Anschrift hinaus – auch eine Telefonnummer des Unternehmers angegeben wird. Bereits durch die Angabe ihrer E-Mail-Adresse, ergänzt durch die Mitteilung ihrer Postanschrift, hat die Beklagte den Verbrauchern Möglichkeiten eröffnet, schnell mit ihr in Kontakt zu treten und effizient mit ihr zu kommunizieren, ohne den Verbrauchern andere Kommunikationswege, wie zum Beispiel ein Telefonat, zu verstellen, zumal die vom Kläger in der Widerrufsbelehrung vermisste Telefonnummer der Beklagten auf ihrer Internetseite (im Impressum und unter „Kontakt“) ohne Weiteres verfügbar war.

Selbst wenn aber von einer Unvollständigkeit der Widerrufsbelehrung der Beklagten im Hinblick auf die fehlende Angabe ihrer Telefonnummer auszugehen wäre, stünde dies – woran ebenfalls keine vernünftigen Zweifel bestehen („acte clair“) – bei richtlinienkonformer Auslegung der Vorschriften der § 356 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a, Abs. 3 Satz 1 BGB dem Anlaufen der Widerrufsfrist hier nicht entgegen. Denn eine – unterstellt – insoweit unvollständige Widerrufsbelehrung ist unter den gegebenen Umständen nicht geeignet, sich auf die Befähigung des Verbrauchers, den Umfang seiner aus dem Fernabsatzvertrag herrührenden Rechte und Pflichten – konkret: seines Widerrufsrechts - einzuschätzen, beziehungsweise auf seine Entscheidung, den Vertrag zu schließen, auszuwirken. Ihm wird auch nicht die Möglichkeit genommen, seine Rech-

te unter im Wesentlichen denselben Bedingungen wie bei Erteilung vollständiger und inhaltlich zutreffender Informationen im Fernabsatzvertrag auszuüben. Der Umstand, dass die Beklagte in der Widerrufsbelehrung beispielhaft zwar ihre Postanschrift sowie ihre E-Mail-Adresse, nicht jedoch ihre – auf ihrer Internet-Seite bereits mitgeteilte und unschwer zugängliche - Telefonnummer angegeben hat, hat sich nicht auf die Befähigung des Verbrauchers ausgewirkt, den Widerruf rechtzeitig innerhalb der vierzehntägigen Widerrufsfrist der § 355 Abs. 2, § 356 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a BGB zu erklären. Denn die Beklagte hat, wie bereits ausgeführt, dem Verbraucher – und damit auch dem Kläger – Kommunikationsmittel zur Verfügung gestellt, über die er schnell mit ihr in Kontakt treten und effizient mit ihr kommunizieren konnte, ohne dabei die Möglichkeit eines Telefonats auszuschließen oder gar den Verbraucher insoweit irrezuführen.

Die Entscheidung des Senats wird mit ausführlicher Begründung in Kürze auf der Homepage des Bundesgerichtshofs veröffentlicht werden.

Vorinstanzen:

Landgericht Berlin II - Urteil vom 19. März 2024 - 63 O 14/23, veröffentlicht in juris

Kammergericht Berlin - Beschluss vom 23. Juli 2024 - 27 U 33/24

VerfGH BW: VERFASSUNGSWIDRIGE VERSAGUNG DES ZUGANGS ZU BEI DER BUSSGELDBEHÖRDE VORHANDENEN INFORMATIONEN

Urteile vom 27.01.2025 – 1 VB 173/21, 1 VB 36/22, 1 VB 11/23,

Pressemitteilung vom 29.01.2025

Verfassungsbeschwerden gegen Verurteilungen wegen Geschwindigkeitsüberschreitung erfolgreich: Verfassungswidrige Versagung des Zugangs zu bei der Bußgeldbehörde vorhandenen Informationen 1 VB 173/21, 1 VB 36/22, 1 VB 11/23

Der Verfassungsgerichtshof für das Land Baden-Württemberg hat mit Urteilen vom 27. Januar 2025 über drei Verfassungsbeschwerden gegen Verurteilungen in Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren entschieden. Die angegriffenen Entscheidungen der Amtsgerichte Stuttgart und Ellwangen (Jagst) sowie in einem Fall zudem die Rechtsbeschwerdeentscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart verletzen die Beschwerdeführer in ihrem Recht auf ein faires Verfahren, da den Beschwerdeführern die Einsicht in bei der Bußgeldbehörde vorhandene Daten der Geschwindigkeitsmessung

und Unterlagen des Messgeräts, die nicht Teil der Bußgeldakte waren, versagt wurde. Der Verfassungsgerichtshof hat die Entscheidungen aufgehoben und die Sache jeweils zur erneuten Entscheidung an das Amtsgericht zurückverwiesen.

Sachverhalt

Den Beschwerdeführern wird vorgeworfen, als Kraftfahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten zu haben. Ihnen wurden deshalb zunächst mit Bußgeldbescheid und anschließend Urteil des Amtsgerichts Geldbußen zwischen 80 und 320 Euro zum Teil mit einmonatigem Fahrverbot auferlegt. Ihre dagegen beim Oberlandesgericht Stuttgart eingelegten Rechtsmittel blieben erfolglos. Während des Bußgeldverfahrens sowie des gerichtlichen Verfahrens begeherten die Beschwerdeführer wiederholt die Übermittlung von bei der Bußgeldbehörde vorhandenen, aber nicht bei der Bußgeldakte befindlichen Messdaten bzw. Wartungs- und Reparaturunterlagen des Messgeräts. Eine Einsicht wurde ihnen nicht bzw. nur unvollständig gewährt.

Wesentliche Erwägungen des Verfassungsgerichtshofs

Die Verfassungsbeschwerden sind, soweit die Beschwerdeführer eine Verletzung des Grundsatzes des fairen Verfahrens aufgrund der unterbliebenen Einsichtsgewährung in die begehrten Messdaten bzw. Wartungs- und Reparaturunterlagen rügen, zulässig und begründet.

Wie das Bundesverfassungsgericht bereits festgestellt hat, folgt aus dem Recht auf ein faires Verfahren grundsätzlich ein Anspruch auf Zugang zu den nicht bei der Bußgeldakte befindlichen, aber bei der Bußgeldbehörde vorhandenen Informationen. Hierbei handelt es sich nicht um eine Frage der gerichtlichen Aufklärungspflicht, sondern der Verteidigungsmöglichkeiten des Betroffenen. Der Beschuldigte eines Strafverfahrens bzw. Betroffene eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens hat neben der Möglichkeit, prozessual im Wege von Beweisanträgen oder Beweisermittlungsanträgen

auf den Gang der Hauptverhandlung Einfluss zu nehmen, grundsätzlich auch das Recht, Kenntnis von solchen Inhalten zu erlangen, die zum Zweck der Ermittlung entstanden sind, aber nicht zur Akte genommen wurden. Dadurch werden seine Verteidigungsmöglichkeiten erweitert, weil er selbst nach Entlastungsmomenten suchen kann, die zwar fernliegen mögen, aber nicht schlechthin auszuschließen sind. Die möglicherweise außerhalb der Verfahrensakte gefundenen entlastenden Informationen können von der Verteidigung zur fundierten Begründung eines Antrags auf Beiziehung vor Gericht dargelegt werden. Der Betroffene kann so das Gericht, das von sich aus diese Informationen nicht beizieht, auf dem Weg des Beweisantrages oder Beweisermittlungsantrages zur Heranziehung veranlassen.

Diesen Grundsätzen werden die aufgehobenen Entscheidungen nicht gerecht.

AG HANAU: HAFTUNG DES LINKSABBIEGERS

Urteil vom 19.06.2024

Pressemitteilung vom 13.01.2025

Bei einem Unfall zwischen einem links abbiegenden Fahrzeug mit dem Gegenverkehr wird vermutet, dass sich der Abbieger verkehrswidrig verhalten hat.

Das Amtsgericht Hanau hat entschieden, dass der grundsätzliche Anschein der Unfallverursachung durch das abbiegende Fahrzeug nur durch konkrete und im Streitfall zu beweisende Tatsachen widerlegt werden kann (Amtsgericht Hanau, Urteil vom 19.06.2024, Aktenzeichen 39 C 81/22).

Das Fahrzeug der Klägerin fuhr bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in einen Kreuzungsbereich ein und beabsichtigte, weiter geradeaus zu fahren. Der Beklagte befuh die Straße in der entgegengesetzten Richtung und beabsichtigte, in der Kreuzung nach links abzubiegen. Während des Abbiegevorgangs kam es zur Kollision der Fahrzeuge. Die Klägerin verlangte den vollständigen Ersatz ihrer Fahrzeugschäden, da ihr Wagen langsam in die Kreuzung eingefahren sei, den Unfall aber nicht verhindern können. Der Beklagte meint, das Fahrzeug der Klägerin sei zu schnell gefahren, so dass ihn keine Haftung treffe.

Das Amtsgericht hat entschieden, dass der Unfall allein durch das abbiegende Fahrzeug verursacht wurde. Hierfür spreche bereits die Vermutung eines Verstoßes gegen die Vorfahrtsgewährungspflicht beim Abbiegen gem. § 9 Abs. 3 S. 1 StVO. Denn der Unfall ist während des Abbiegevorgangs passiert. Dies könne der Beklagte nur durch den Beweis solcher Umstände widerlegen, aus denen sich ein unfallursächliches Fehlverhalten des klägerischen Fahrzeugs ergibt. Die Beweisaufnahme

habe Derartiges jedoch nicht bestätigt. Zwar zeige das Sachverständigengutachten, dass das klägerische Fahrzeug angesichts der örtlichen Gegebenheiten mit ca. 30 bis 40 km/h zu schnell in die Kreuzung einfuhr, hieraus sei jedoch nicht zu schließen, dass eben diese Geschwindigkeitsüberschreitung auch die Kollision mit dem abbiegenden Fahrzeug verursacht habe. Dennoch hafte die Klägerin jedenfalls zu 20 % aufgrund der allgemeinen Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs.

Das Urteil ist rechtskräftig.

VG BERLIN: KEIN GESICHTSSCHLEIER (NIQAB) AM STEUER

Urteil vom 27. Januar 2025 – VG 11 K 61/24
Pressemitteilung-Nr. 5/25 vom 27.01.2025

Eine Frau muslimischen Glaubens ist vor dem Verwaltungsgericht mit einer Klage gescheitert, mit der sie eine Ausnahmegenehmigung für das Führen eines Kraftfahrzeugs mit einem Gesichtsschleier erstreiten wollte.

Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen Personen, die ein Kraftfahrzeug führen, ihr Gesicht nicht so verhüllen oder verdecken, dass sie nicht mehr erkennbar sind (Verhüllungsverbot). Die Klägerin hatte geltend gemacht, ihr muslimischer Glaube gebiete es, dass sie sich außerhalb ihrer Wohnung nur vollverschleiert zeigen dürfe. Auch im Auto sei sie den Blicken fremder Menschen ausgesetzt. Daher müsse ihr erlaubt werden, beim Führen eines Kraftfahrzeugs ihren gesamten Körper einschließlich des Gesichts unter Aussparung der Augenpartie zu verschleiern. Ihren Antrag auf Erteilung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung hatte das Land Berlin abgelehnt. Dagegen richtete sich die Klage.

Die II. Kammer des Verwaltungsgerichts hat die Klage abgewiesen. Eine Ausnahmegenehmigung könne die Klägerin auch mit Blick auf ihre grundrechtlich geschützte Religionsfreiheit nicht beanspruchen. Diese müsse nach Abwägung aller widerstreitenden Interessen hinter anderen Verfassungsgütern zurücktreten. Das Verhüllungsverbot gewährleiste eine

effektive Verfolgung von Rechtsverstößen im Straßenverkehr, indem es die Identifikation der Verkehrsteilnehmer ermögliche, etwa im Rahmen von automatisierten Verkehrskontrollen. Es diene zudem dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit und des Eigentums Dritter, weil Kraftfahrzeugführer, die damit rechnen müssten, bei Regelverstößen herangezogen zu werden, sich eher verkehrsgerecht verhalten würden als nicht ermittelbare Autofahrer.

Demgegenüber wiege der Eingriff in die Religionsfreiheit der Klägerin weniger schwer. Ein gleich wirksames, aber mit geringeren Grundrechtseinschränkungen verbundenes Mittel zur Erreichung der mit dem Verhüllungsverbot verfolgten Zwecke stehe nicht zur Verfügung. So könne etwa eine Fahrtenbuchauflage nur dem Halter eines Fahrzeugs auferlegt werden; die Klägerin begehre jedoch eine Ausnahme in ihrer Eigenschaft als Führerin eines Fahrzeuges. Gleichermäßen ungeeignet erscheine der Vorschlag der Klägerin, einen Niqab mit einem „einzigartigen, fälschungssicheren QR-Code“ zu versehen und die Ausnahme vom Verhüllungsverbot mit einer solchen Auflage zu verbinden. Denn dadurch sei nicht sichergestellt, dass die Person, die den Niqab trage, auch tatsächlich die Person sei, für die der QR-Code kreiert wurde.

Gegen das Urteil kann der Antrag auf Zulassung der Berufung beim Obergericht Berlin-Brandenburg gestellt werden.

BGH: ANSCHEINSBEWeis BEI BERÜHRUNGSLOSEM STURZ EINES FOLGENDEN MOTORRADFAHRERS

Urteil vom 03.12.2024 – VI ZR 18/24
BeckRS 2024, 38783

Amtlicher Leitsatz:

Ein Anscheinsbeweis, der beim Auffahrunfall für einen schuldhaften Verstoß des Hintermanns gegen § 4 Abs. 1 Satz 1, § 3 Abs. 1 Satz 4 oder § 1 Abs. 2 StVO spricht, kann auch dann eingreifen, wenn ein Motorradfahrer hinter einem stark abbremsenden Pkw ohne Berührung der Fahrzeuge stürzt und es nur durch Zufall nicht zu einer Kollision mit dem Vorausfahrenden kommt.

Tenor:

Auf die Revision des Klägers und die Anschlussrevision der Beklagten wird das Urteil des 14. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 13. Dezember 2023 aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger begehrt die Feststellung, dass die Beklagten zum Ersatz seines materiellen und immateriellen Schadens nach einem Verkehrsunfall verpflichtet sind.

Der Kläger befuhr mit seinem Motorrad die B. Straße in Richtung H. Vor ihm fuhr ein Pkw, hinter ihm ein weiteres Motorrad. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km/h. Die Beklagte zu 1 fuhr mit ihrem bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversicherten Pkw auf der B. Straße in die Gegenrichtung. Ihre Fahrbahn war in einer leichten Rechtskurve durch ein Müllabfuhrfahrzeug blockiert, das gerade beladen wurde. Um an diesem Fahrzeug vorbeizufahren, wechselte die Beklagte zu 1 auf die Gegenfahrbahn. Der ihr dort entgegenkommende Pkw bremste stark ab, um eine Kollision mit der Beklagten zu 1 zu vermeiden. Auch der hinter diesem Pkw fahrende Kläger machte eine Vollbremsung. Sein Motorrad, das nicht über ein Anti-Blockier-System (ABS) verfügte, geriet dabei ins Rutschen. Der Kläger stürzte und zog sich erhebliche Verletzungen zu. Zu einer Kollision des Motorrads mit dem vorausfahrenden Pkw kam es nicht. Der hinter dem Kläger fahrende Motorradfahrer konnte abbremsen, ohne zu stürzen.

Mit seiner Klage hat der Kläger beantragt festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm sämtlichen vergangenen, gegenwärtigen und zukünftigen materiellen und immateriellen Schaden aus dem Unfall auf der Grundlage einer 100 %igen Haftungsquote zu ersetzen, soweit der Anspruch nicht auf Dritte übergegangen ist oder noch übergeht. Das Landgericht hat Zeugen zum Unfallhergang vernommen, den Kläger und die Beklagte zu 1 angehört, ein schriftliches Sachverständigengutachten eingeholt und die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht ohne eigene Beweisaufnahme das Urteil des Landgerichts teilweise abgeändert und die begehrte Feststellung auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 % zugunsten der Beklagten getroffen. Die weitergehende Berufung des Klägers hat es zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klageziel weiter. Die Beklagten begehren mit ihrer Anschlussrevision die Wiederherstellung des Urteils des Landgerichts.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung, die unter anderem in MDR 2024, 162 veröffentlicht ist, im Wesentlichen ausgeführt:

Die zulässige Feststellungsklage sei teilweise begründet. Die Beklagten hafteten dem Kläger aus dem Verkehrsunfall gemäß § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1, § 17 Abs. 1 und 2 StVG, § 115 Abs. 1 VVG als Gesamtschuldner auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 Prozent. Obwohl der Kläger berührungsgestürzt sei, bestehe der notwendige Zurechnungszusammenhang zwischen

dem Betrieb des Kraftfahrzeugs der Beklagten, den Verletzungen des Klägers und den Beschädigungen an seinem Motorrad. Hätte die Beklagte zu 1 das auf ihrer Spur haltende Müllabfuhrfahrzeug nicht unter Verstoß gegen § 6 Satz 1 StVO auf der Fahrbahn des Klägers umfahren, hätte es keiner Vollbremsung des Gegenverkehrs bedurft.

Der Verkehrsunfall sei weder für den Kläger noch für die Beklagte zu 1 unabwendbar im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG gewesen. Die Beklagte zu 1 habe die Sorgfaltsanforderungen des § 6 Satz 1 StVO nicht beachtet. Nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme sei die Beklagte zu 1 am Müllabfuhrfahrzeug vorbei auf die Gegenfahrbahn gefahren, obwohl eine Anhöhe, eine leichte Rechtskurve und ein vor ihr fahrendes Fahrzeug ihre Sicht auf den Gegenverkehr eingeschränkt hätten. Aus den erstinstanzlichen Zeugenaussagen ergebe sich, dass der Gegenverkehr bereits wahrnehmbar gewesen sei, als die Beklagte zu 1 in die Gegenfahrbahn eingefahren sei. Die Beklagte zu 1 habe vor dem Einfahren keinerlei eigene Überprüfungen geschildert. Zugunsten des Klägers streite ein nicht erschütterter Anscheinsbeweis. Die Grundsätze des Anscheinsbeweises bei Auffahrunfällen gälten auch für den vorliegenden Fall, in dem es wegen des Sturzes des Hintermannes (des Klägers) nicht mehr zu einer Kollision mit dem vor ihm fahrenden Fahrzeug gekommen sei. Eine Bremsung mit anschließendem Sturz in unmittelbarem räumlichem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Abbremsen des vor ihm fahrenden Fahrzeugs lasse mangels anderweitiger in Betracht kommender Erklärungen allein und damit typischerweise eine fehlerhafte Reaktionshandlung auf ein als Verkehrshindernis wahrgenommenes Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers zu. Gelingen es einem Verkehrsteilnehmer nicht, rechtzeitig zu reagieren, und gelinge es nur durch einen Sturz, eine Kollision mit dem Vorausfahrenden zu vermeiden, spreche die Lebenserfahrung wie beim Auffahrunfall dafür, dass Ursache des Sturzes das eigene Fehlverhalten infolge zu geringen Abstands oder verspäteter Reaktion sei. Es sei von einem Anscheinsbeweis zugunsten des Klägers auszugehen, dass er entweder gegen das Sichtfahrgebot nach § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO verstoßen habe, den nach § 4 Abs. 1 Satz 1 StVO gebotenen Sicherheitsabstand nicht eingehalten habe, den Erstunfall infolge eigener Unaufmerksamkeit zu spät bemerkt habe (§ 1 Abs. 2 StVO) oder mangels Beherrschung seines Motorrads stärker abgebremst habe, als es zur sicheren Vermeidung einer Kollision notwendig gewesen wäre. Der Sachverständige habe ausgeführt, der Kläger habe die Vorder- und Hinterradbremse derart betätigt, dass beide Bremsen am Motorrad blockiert hätten. Dies sei als „Schreck- oder Panikbremsung“ einzustufen. Der Sturz wäre bei dem Motorrad des Klägers, das nicht über ein ABS verfüge, durch eine kontrollierte Betätigung der Vorderradbremse vermeidbar gewesen. Ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Unfallort sei hingegen nicht festzustellen. Bei der nach § 17 Abs. 1 und 2 StVG gebotenen Abwägung sei zu berücksichtigen, dass die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs durch den Ausschervorgang erhöht gewesen sei. Allerdings trage der Kläger einen deutlich höheren Verantwortungsteil als die Beklagte zu 1, weil erst sein sorgfaltswidriges Verhalten zu seinem Sturz geführt habe.

II.

Revision des Klägers

Die zulässige Revision hat Erfolg. Mit der Begründung des Berufungsgerichts kann ein über die zuerkannte Haftungsquote von 40% zulasten der Beklagten hinausgehender Anspruch des Klägers auf Schadensersatz aus § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG nicht verneint werden.

1. Rechtsfehlerfrei ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass die Haftungsvoraussetzungen des § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG dem Grunde nach vorliegen. Der Schaden des Klägers ist bei dem Betrieb des Beklagtenfahrzeugs entstanden.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des Senats ist ein Schaden bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, das heißt, wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit) geprägt worden ist. Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll, d.h. die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es damit maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (vgl. nur Senatsurteil vom 12. Dezember 2023 – VI ZR 77/23, NJW 2024, 898 Rn. 13 m.w.N.).

Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Haftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG nicht davon abhängt, dass es zu einer Kollision der Fahrzeuge gekommen ist (Senatsurteil vom 22. November 2016 – VI ZR 533/15, NJW 2017, 1173 Rn. 12 m.w.N.). Allerdings reicht die bloße Anwesenheit eines im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs an der Unfallstelle für eine Haftung nicht aus. Bei einem sogenannten „Unfall ohne Berührung“ ist Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs des Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus das Fahrverhalten seines Fahrers in irgendeiner Art und Weise das Fahrmanöver des Unfallgegners beeinflusst hat, also, dass das Kraftfahrzeug durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrsbeeinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (vgl. Senatsurteile vom 22. November 2016 – VI ZR 533/15, NJW 2017, 1173 Rn. 14; vom 26. April 2005 – VI ZR 168/04, NJW 2005, 2081, juris Rn. 10 m.w.N.).

Das kann etwa der Fall sein, wenn der Geschädigte durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu einer Reaktion wie z.B. zu einem Ausweichmanöver oder zum Abbremsen veranlasst wird und dadurch ein Schaden eintritt. In einem solchen Fall kann der für eine Haftung erforderliche Zurechnungszusammenhang je nach Lage des Falles zu bejahen sein (vgl. Senatsur-

teil vom 21. September 2010 – VI ZR 263/09, NJW 2010, 3713 Rn. 5). Auch ein Unfall infolge einer voreiligen – also objektiv nicht erforderlichen – Abwehr- oder Ausweichreaktion kann gegebenenfalls dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zugerechnet werden, das diese Reaktion ausgelöst hat (vgl. Senatsurteil vom 21. September 2010 – VI ZR 263/09, NJW 2010, 3713 Rn. 6 m.w.N.).

b) Nach diesen Maßstäben hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen, dass bei dem berührungslosen Unfall des Klägers der erforderliche Zurechnungszusammenhang zu dem Betrieb des Beklagtenfahrzeugs besteht. Aus dem Tatbestand des Berufungsurteils, dessen Unrichtigkeit grundsätzlich nur im Berichtigungsverfahren nach § 320 ZPO und nicht mit einer Verfahrensrüge nach § 551 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b ZPO geltend gemacht werden kann (vgl. Senatsbeschluss vom 1. August 2023 – VI ZR 191/22, NJW-RR 2023, 1356 Rn. 10; Senatsurteil vom 22. Dezember 2015 – VI ZR 101/14, juris Rn. 50 m.w.N.), ergibt sich, dass die Beklagte zu 1 an dem auf ihrer Fahrbahn haltenden Müllabfuhrfahrzeug vorbeifuhr, indem sie auf die Gegenfahrbahn wechselte. Der ihr entgegenkommende Pkw bremste stark ab, um eine Kollision mit der Beklagten zu 1, die sich noch auf der Gegenfahrbahn befand, zu vermeiden. Auch der hinter dem stark abbremsenden Pkw fahrende Kläger machte nach den Feststellungen im Tatbestand des Berufungsurteils mit seinem Motorrad eine Vollbremsung. Dabei geriet er ins Rutschen und stürzte. Eine Berichtigung des Tatbestands nach § 320 ZPO ist nicht beantragt worden. Die Beweiskraft des Tatbestands wird im Streitfall auch nicht durch das Sitzungsprotokoll über die Verhandlung, aufgrund der das Urteil ergangen ist, entkräftet, § 314 Satz 2 ZPO (vgl. hierzu Senatsbeschluss vom 1. August 2023 – VI ZR 191/22, NJW-RR 2023, 1356 Rn. 10; Senatsurteil vom 22. Dezember 2015 – VI ZR 101/14, juris Rn. 50 m.w.N.).

Auf der Grundlage dieser Feststellungen hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen, dass das Fahrverhalten der Beklagten zu 1, also der Wechsel auf die Gegenfahrbahn, um an dem haltenden Müllabfuhrfahrzeug vorbeizufahren, das Fahrmanöver des Klägers – jedenfalls mittelbar – beeinflusste. Ohne das Fahrverhalten der Beklagten zu 1 hätte der ihr entgegenkommende Pkw nicht abgebremst und hätte auch der Kläger keine Vollbremsung gemacht. Das Berufungsgericht ist nach den oben genannten Grundsätzen auch rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass der Zurechnungszusammenhang nicht deshalb zu verneinen ist, weil der Kläger nach den Feststellungen des Berufungsgerichts mit einer „Panik- oder Schreckbremsung“ und damit gegebenenfalls in nicht erforderlicher Weise reagierte. Genauso wenig steht dem Zurechnungszusammenhang entgegen, dass sich nach der Darstellung der Beklagten der Zeuge Ar. (Fahrer des der Beklagten zu 1 entgegenkommenden Pkw) falsch verhalten hat, indem er trotz ausreichenden Abstands zur Beklagten zu 1, die ihren Überholvorgang ohne Komplikationen habe abschließen können, grundlos eine Gefahrenbremsung eingeleitet habe.

2. Entgegen der Ansicht der Revision ist das Berufungsgericht im Ergebnis auch zu Recht davon ausgegangen, dass der Verkehrsunfall für den Kläger nicht unabwendbar im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG war.

a) Als unabwendbar gilt ein Ereignis nur dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat (§ 17 Abs. 3 Satz 2 StVG). Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses verlangt eine sich am Schutzzweck der Gefährdungshaftung für den Kraftfahrzeugbetrieb ausrichtende Wertung. Diese Wertung hat unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsumstände zu erfolgen. Dabei darf sich die Prüfung aber nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein „Idealfahrer“ reagiert hat, vielmehr ist sie auf die weitere Frage zu erstrecken, ob ein „Idealfahrer“ überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre; der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage entwickelnde Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) „ideal“ verhält. Damit verlangt § 17 Abs. 3 StVG, dass der „Idealfahrer“ in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (vgl. Senatsurteile vom 13. Dezember 2005 – VI ZR 68/04, NJW 2006, 896 Rn. 21; vom 17. März 1992 – VI ZR 62/91, BGHZ 117, 337, 341, juris Rn. 11 m.w.N. – zu § 7 Abs. 2 StVG a.F.).

b) Das Berufungsgericht hat die Annahme, dass der Verkehrsunfall nicht durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, damit begründet, dass der Kläger sorgfaltspflichtwidrig gehandelt habe. Ob dies zutrifft, kann an dieser Stelle dahinstehen. Dahinstehen kann auch, ob der Sturz des Klägers noch im Zeitpunkt des Abbremsens durch kontrolliertes Betätigen der Vorderradbremse vermeidbar gewesen wäre. Denn ein Idealfahrer, der weiß, dass sein Motorrad nicht über ein ABS verfügt und bei einer reflexhaften Vollbremsung ein Sturz droht, hätte von vornherein eine Fahrweise gewählt, mit der ein reflexhaftes Bremsen in der Situation des Klägers vermieden worden wäre. Er hätte den Abstand zum Vorausfahrenden und die Geschwindigkeit so bemessen, dass er selbst im Fall plötzlich scharfen Bremsens des Vorausfahrenden – das er stets einkalkulieren muss (§ 4 Abs. 1 Satz 1 StVO; vgl. Senatsurteil vom 9. Dezember 1986 – VI ZR 138/85, NJW 1987, 1075, juris Rn. 13 m.w.N.) – noch hätte kontrolliert bremsen und sowohl einen Sturz als auch eine Kollision mit dem Vorausfahrenden hätte vermeiden können.

3. Die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung gemäß § 17 Abs. 1 und 2 StVG ist nicht frei von Rechtsfehlern. Die Entscheidung über eine Haftungsverteilung im Rahmen des § 17 StVG ist grundsätzlich Sache des Tatrichters und im Revisionsverfahren nur darauf zu überprüfen, ob der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zugrunde gelegt hat. Die Abwägung ist aufgrund aller festgestellten, das heißt unstrittigen, zugestanden oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzu-

nehmen, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben. In erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben. Ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (st. Rspr., vgl. Senatsurteil vom 12. Dezember 2023 – VI ZR 77/23, NJW 2024, 898 Rn. 18 m.w.N.). Einer Überprüfung nach diesen Grundsätzen hält die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung nicht stand.

a) Das Berufungsgericht ist im Ausgangspunkt zwar zu Recht davon ausgegangen, dass ein Anscheinsbeweis, der für einen schuldhaften Verstoß des Hintermanns gegen § 4 Abs. 1 Satz 1, § 3 Abs. 1 Satz 4 oder § 1 Abs. 2 StVO spricht, auch dann eingreifen kann, wenn ein Motorradfahrer hinter einem stark abbremsenden Pkw ohne Berührung der Fahrzeuge stürzt und es nur durch Zufall nicht zu einer Kollision mit dem Vorausfahrenden kommt. Die Annahme des Berufungsgerichts, ein solcher Sachverhalt liege im Streitfall vor, hat der Kläger jedoch erfolgreich mit Verfahrensrügen angegriffen.

aa) Die Frage, ob ein Anscheinsbeweis eingreift, unterliegt der Prüfung durch das Revisionsgericht (Senatsurteil vom 12. Dezember 2023 – VI ZR 76/23, NJW 2024, 1037 Rn. 19 m.w.N.). Nach ständiger Rechtsprechung greift der Beweis des ersten Anscheins bei typischen Geschehensabläufen ein, also in Fällen, in denen ein bestimmter Sachverhalt feststeht, der nach der allgemeinen Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache oder auf einen bestimmten Ablauf als maßgeblich für den Eintritt eines bestimmten Erfolgs hinweist. Dabei bedeutet Typizität nicht, dass die Ursächlichkeit einer Tatsache für den Erfolg bei allen Sachverhalten der Fallgruppe immer vorhanden sein muss, sie muss aber so häufig gegeben sein, dass die Wahrscheinlichkeit, einen solchen Fall vor sich zu haben, sehr groß ist (Senatsurteil vom 12. Dezember 2023 – VI ZR 76/23, NJW 2024, 1037 Rn. 19 m.w.N.).

In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei Auffahrunfällen der erste Anschein dafür sprechen kann, dass der Auffahrende den Unfall schuldhaft verursacht hat. Das Auffahren erlaubt grundsätzlich eine alternative Schuldfeststellung dahin, dass der Auffahrende entweder den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat (§ 4 Abs. 1 StVO), unaufmerksam war (§ 1 StVO) oder aber mit einer den Straßen- und Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit gefahren ist (§ 3 Abs. 1 StVO; vgl. Senatsurteil vom 23. Juni 1987 – VI ZR 188/86, NJW-RR 1987, 1235, 1236, juris Rn. 12). Denn der Kraftfahrer ist verpflichtet, seine Fahrweise so einzurichten, dass er notfalls rechtzeitig anhalten kann, wenn ein Hindernis auf der Fahrbahn auftaucht (vgl. Senatsurteil vom 13. Dezember 2016 – VI ZR 32/16, NJW 2017, 1177 Rn. 10 m.w.N.).

Diesem Fall steht – wie das Berufungsgericht im Ausgangspunkt zu Recht angenommen hat – der Fall gleich, in dem ein Motorradfahrer hinter einem stark abbremsenden Pkw ohne Berührung der Fahrzeuge stürzt und es nur durch Zufall nicht zu einer Kollision mit dem Vorausfahrenden gekommen ist. Steht ein solcher Sachverhalt fest, spricht der erste Anschein dafür, dass der stürzende Motorradfahrer den

Unfall schuldhaft dadurch verursacht hat, dass er entweder den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat (§ 4 Abs. 1 StVO), unaufmerksam war (§ 1 StVO) oder aber mit einer den Straßen- und Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit gefahren ist (§ 3 Abs. 1 StVO; vgl. OLG Schleswig, SVR 2022, 302, 303 mit Anmerkung Bachmor; LG Wuppertal, r+s 2020, 349, 351; LG Saarbrücken, NZV 2011, 188, 189; AG Hoyerswerda, NZV 2013, 449, 450; Daßbach, NZV 2024, 345; Kemperdiek, jurisPR-VerKR 2/2024 Anm. 1; aA LG Hamburg, NZV 2018, 530 mit Anmerkung Bachmor; Geipel, NZV 2015, 1, 5; BeckOK StVR/Krenberger, StVO, Stand: 15.10.2024, § 4 Rn. 38).

bb) Das Berufungsgericht hat seine Annahme, im Streitfall spreche ein Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Satz 1, § 3 Abs. 1 Satz 4 oder § 1 Abs. 2 StVO, damit begründet, dass es nur deshalb nicht zu einem Auffahrunfall gekommen sei, da der Kläger zuvor gestürzt und in Richtung Fahrbahnrand am vorausfahrenden Fahrzeug vorbeigerutscht sei. Eine Kollision mit dem vorausfahrenden Fahrzeug habe lediglich vom Zufall abgehangen. Die gegen diese Feststellungen vom Kläger erhobenen Verfahrensrügen greifen durch.

(1) Die Würdigung der Beweise ist grundsätzlich dem Tatrichter vorbehalten, an dessen Feststellungen das Revisionsgericht gemäß § 559 Abs. 2 ZPO gebunden ist. Dieses kann lediglich nachprüfen, ob sich der Tatrichter entsprechend dem Gebot des § 286 ZPO mit dem Prozessstoff und den Beweisergebnissen umfassend und widerspruchsfrei auseinandergesetzt hat, die Beweiswürdigung also vollständig und rechtlich möglich ist und nicht gegen Denkgesetze und Erfahrungssätze verstößt (vgl. Senatsurteil vom 16. April 2013 – VI ZR 44/12, NJW 2014, 71 Rn. 13; BGH, Urteil vom 10. Dezember 2015 – I ZR 87/14, WM 2016, 1884 Rn. 23). Diesen Anforderungen genügt die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts nicht.

(2) Soweit das Berufungsgericht festgestellt hat, dass der Kläger bei kontrolliertem – also nicht zu einem Sturz führenden – Bremsen mit seinem Motorrad auf das vorausfahrende Fahrzeug aufgefahren wäre, rügt die Revision zu Recht, dass die dieser Feststellung zugrundeliegenden Ausführungen des Sachverständigen widersprüchlich sind. Auf der einen Seite führt das Berufungsgericht aus, dass der Sachverständige „wegen fehlender kollisionsbedingter Kontakte aus technischer Sicht keine nachweisbare zeitliche Kopplung zwischen den einzelnen Fahrzeugbewegungen“ habe vornehmen können. Auf der anderen Seite nimmt es an, der Sachverständige habe den Unfall unter Berücksichtigung der vorgefundenen Unfallschäden und der Beschädigungen am Motorrad rekonstruiert. Die Revision weist zu Recht darauf hin, dass das Berufungsgericht hierbei nicht beachtet hat, dass der Sachverständige laut Gutachten „mangels entsprechender Anknüpfungspunkte“ seiner Unfallrekonstruktion nur einen „möglichen Unfallablauf“ zugrunde gelegt hat. Er hat hierfür etwa unterstellt, dass der Kläger lediglich sechs bis sieben Meter Abstand zum Vorausfahrenden eingehalten habe. Weitere Feststellungen, die

seine Annahme stützen könnten, hat das Berufungsgericht nicht getroffen und den Sachverständigen auch nicht angehört.

Entsprechendes gilt für die Feststellung des Berufungsgerichts, das Motorrad sei nach dem Sturz in Richtung Fahrbahnrand am vorausfahrenden Fahrzeug vorbeigerutscht. Die Revision rügt auch hier zu Recht, dass dieser Feststellung widersprüchliche Ausführungen des Sachverständigen zugrunde liegen und ohne weitere Aufklärung das Sachverständigengutachten keine Grundlage für diese Feststellung bietet (vgl. Senatsurteil vom 16. April 2013 – VI ZR 44/12, NJW 2014, 71 Rn. 14 m.w.N.). Der Sachverständige führt in seinem Gutachten einerseits aus, der prinzipielle Unfallablauf lasse sich so rekonstruieren, dass das Klägerfahrzeug nach links gekippt, in den Einmündungstrichter der R-Straße gerutscht und dort die unfallbedingte Endlage erreicht habe. Andererseits teilt er mit, die genaue unfallbedingte Endlage des Klägerfahrzeugs sei nicht dokumentiert, ebenso wenig die Position des Müllabfuhrfahrzeugs. Das Berufungsgericht hat keine weiteren Feststellungen getroffen, die seine Annahme, das Motorrad sei nach dem Sturz in Richtung Fahrbahnrand am vorausfahrenden Fahrzeug vorbeigerutscht, stützen würden.

cc) Soweit das Berufungsgericht die den Anscheinsbeweis rechtfertigende alternative Schuldfeststellung auf einen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO gestützt hat, weil der Kläger sich jedenfalls verbremst habe, ist dies nicht frei von Rechtsfehlern. Denn ein Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO scheidet aus, wenn ein Fahrzeugführer durch sein Verhalten nur das von ihm gesteuerte Fahrzeug oder sich selbst verletzt oder gefährdet (vgl. BGH, Beschluss vom 9. Januar 1959 – 4 StR 490/58, BGHSt 12, 282 ff.; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., § 1 StVO Rn. 33). Dies ist hier, da der Kläger die gegenteiligen Feststellungen des Berufungsgerichts mit Erfolg angegriffen hat (siehe unter bb), zu seinen Gunsten zu unterstellen.

b) Allerdings liegt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts jedenfalls ein Fahrfehler des Klägers vor. Der Kläger hat auf das Abbremsen des vorausfahrenden Pkw falsch reagiert. Soweit die Revision in diesem Zusammenhang Verfahrensrügen erhoben hat, hat der Senat diese geprüft und nicht für durchgreifend erachtet. Von einer näheren Begründung wird abgesehen (§ 564 Satz 1 ZPO).

Ein solcher Fahrfehler ist in die nach § 17 Abs. 1 und Abs. 2 StVG vorzunehmende Abwägung zulasten des Klägers einzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Schadensbeitrag des Geschädigten, der sich zugleich als Verstoß gegen eine Rechtspflicht darstellt, für die Abwägung ein erhöhtes Gewicht hat (vgl. Senatsurteil vom 20. Januar 1998 – VI ZR 59/97, NJW 1998, 1137, 1138, juris Rn. 9). Im Umkehrschluss trifft den Geschädigten bei einem bloßen Fahrfehler, der sich nicht zugleich als Verstoß gegen eine Rechtspflicht darstellt, ein weniger gewichtiger Vorwurf. Das Berufungsgericht hat nicht deutlich gemacht, dass es diesen Unterschied in der

Gewichtung bei der Abwägung berücksichtigt hat. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das Ergebnis der Abwägung bei Berücksichtigung dieses Unterschieds anders ausfallen würde.

III.

Anschlussrevision der Beklagten

Auch die zulässige Anschlussrevision hat Erfolg.

1. Die Anschlussrevision der Beklagten ist zulässig (§ 554 ZPO). Entscheidend hierfür ist entgegen der Ansicht der Anschlussrevisionserwiderung nicht, ob die in der Anschlussrevision erörterten Fragen mit der Frage, mit der das Berufungsgericht die Zulassung der Revision begründet hat, im Zusammenhang stehen. Selbst bei beschränkter Zulassung der Revision – die hier nicht vorliegt – kann eine Anschlussrevision auch dann eingelegt werden, wenn die Anschlussrevision nicht den Streitstoff betrifft, auf den sich die Zulassung bezieht. Unzulässig ist die Anschlussrevision nur dann, wenn sie einen Lebenssachverhalt betrifft, der mit dem von der Revision erfassten Streitgegenstand nicht in einem unmittelbaren rechtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhang steht (Senatsurteile vom 23. Juli 2024 – VI ZR 427/23, juris Rn. 22 m.w.N.; vom 22. Februar 2011 – VI ZR 353/09, NJW-RR 2011, 823 Rn. 12; BGH, Urteil vom 25. Juni 2015 – IX ZR 142/13, NZI 2015, 799 Rn. 28). Vorliegend besteht ein solcher unmittelbarer rechtlicher und wirtschaftlicher Zusammenhang, da sowohl die Revision als auch die Anschlussrevision sich mit demselben Verkehrsunfall und den Haftungsvoraussetzungen der § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 StVG sowie der Abwägung nach § 17 Abs. 1 und 2 StVG befassen.

2. Die Anschlussrevision ist begründet.

a) Das Berufungsgericht ist, wie die Anschlussrevision zu Recht rügt, verfahrensfehlerhaft zu der Überzeugung gelangt, es liege ein schuldhafter Verstoß der Beklagten zu 1 gegen § 6 Abs. 1 StVO vor. Das Berufungsgericht hat verfahrensfehlerhaft das Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme abweichend vom Landgericht gewürdigt, ohne die Beweisaufnahme zu wiederholen.

aa) Nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ist das Berufungsgericht grundsätzlich an die Tatsachenfeststellungen des ersten Rechtszuges gebunden. Bei Zweifeln an der Richtigkeit und Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen ist eine erneute Feststellung geboten. Insbesondere muss das Berufungsgericht die bereits in erster Instanz vernommenen Zeugen nochmals gemäß § 398 Abs. 1 ZPO vernehmen, wenn es deren Aussagen anders würdigen will als die Vorinstanz. Die nochmalige Vernehmung eines Zeugen kann allenfalls dann unterbleiben, wenn sich das Rechtsmittelgericht auf solche Umstände stützt, die weder die Urteilsfähigkeit, das Erinnerungsvermögen oder die Wahrheitsliebe des Zeugen noch die Vollständigkeit oder Widerspruchsfreiheit seiner Aussage betreffen (Senatsbeschluss vom 28. Februar 2023 – VI ZR 98/22,

NJW-RR 2023, 700 Rn. 7 m.w.N.). Das Berufungsgericht kann auch die Angaben einer in erster Instanz nach § 141 ZPO informatorisch angehörten Partei, die in die Beweiswürdigung des Erstgerichts nach § 286 Abs. 1 ZPO Eingang gefunden haben und dort in ihrer Glaubwürdigkeit bewertet wurden, nicht ohne eigene Anhörung abweichend würdigen (Senatsurteil vom 25. Juli 2017 – VI ZR 103/17, NJW 2018, 308 Rn. 10 m.w.N.; BVerfG, NJW 2017, 3218 Rn. 58).

bb) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, dass die durchgeführte Beweisaufnahme das Ergebnis des Landgerichts nicht trage und hat eine vom Landgericht abweichende Beweiswürdigung vorgenommen. So hat das Landgericht angenommen, aus der Aussage des Zeugen Ar. folge kein sicher anzunehmendes risikoreiches Überholen der Beklagten zu 1, eine Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer durch den Überholvorgang sei nicht festzustellen. Demgegenüber hat das Berufungsgericht der Aussage des Zeugen Ar. entnommen, der Zeuge habe eine beinahe erfolgte Kollision geschildert. Nach den dargelegten Grundsätzen ist die abweichende Beweiswürdigung des Berufungsgerichts, ohne die Beweisaufnahme zu wiederholen, verfahrensfehlerhaft erfolgt. Es ist nicht auszuschließen, dass das Berufungsgericht nach erneuter Beweisaufnahme – ggf. auch nur im Rahmen der Gewichtung eines etwaigen Verstoßes gegen § 6 Satz 1 StVO – zu einem anderen Ergebnis kommen könnte.

b) Soweit die Anschlussrevision weitere Verfahrensrügen erhoben hat, hat der Senat diese geprüft und nicht für durchgreifend erachtet. Von einer näheren Begründung wird abgesehen (§ 564 Satz 1 ZPO).

IV.

Die angefochtene Entscheidung beruht auf den dargestellten Rechtsfehlern. Das Berufungsurteil war aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 562 Abs. 1, § 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Vorinstanzen:

LG Verden, Entscheidung vom 22.02.2023 – 1a O 104/21 –
OLG Celle, Entscheidung vom 13.12.2023 – 14 U 32/23 –

OLG FRANKFURT A.M.: KEINE ENTLASTUNG WEGEN BEHAUPTETER VERWIRRENDER BESCHILDERUNG BEI GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG UM 86 KM/H

Beschluss vom 20.01.2025 – 2 ORbs 4/25
BeckRS 2025, 552

Tenor:

1. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Fulda vom 09. Oktober 2024 wird mit der Maßgabe verworfen, dass der Betroffene der „vorsätzlichen“ Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften schuldig ist.
2. Der Betroffene hat die Kosten seines ohne Erfolg eingelegten Rechtsmittels zu tragen.

Gründe:

I.

Das Amtsgericht Fulda hat den Betroffenen wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 86 km/h zu einer Geldbuße von 900,00 Euro verurteilt sowie – verbunden mit einer Anordnung gemäß § 25 Abs. 2a StVG – ein Fahrverbot von drei Monaten angeordnet.

Der Betroffene befuhr mit 146 km/h die A 7 Richtung Kassel. Auf Grund einer Lkw-Kontrolle war in Höhe AK 553,898 zur Sicherung der Kontrolle und der damit betroffenen Personen die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert und ein Überholverbot für Lkw und Busse angeordnet worden. Zu diesem Zweck waren sog. „Klappschilder“ verwendet worden. Diese sind vorbereitet an der Autobahn angebracht und können „ausgeklappt“ werden, so dass damit für den Sicherungszweck – hier die Lkw-Kontrolle – situationsbezogen die Geschwindigkeit reduziert wird.

Hiergegen richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er zusammengefasst einwendet, das Schild, das die Geschwindigkeit reduziert hat, nicht verstanden bzw. nicht auf sich bezogen zu haben, da es sich um „eine völlig verwirrende Beschilderung“ gehandelt habe.

II.

Die Rechtsbeschwerde ist unbegründet, weil die Überprüfung der angefochtenen Entscheidung auf das Rechtsbeschwerdevorbringen hin keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben hat.

Der Senat macht davon Gebrauch, die Schuldform aufgrund der rechtsfehlerfreien Feststellungen des Amtsgerichts auf „vorsätzliche“ Begehung umzustellen. An der gebotenen Erhöhung des Bußgeldes ist der Senat wegen des Verschlechterungsverbots rechtlich gehindert.

Die Verteidigung begründet ihren Vortrag „einer völlig verwirrenden Beschilderung“ durch Vorlage der Lichtbilder der Beschilderung. Darauf ist die Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h und darunter ein Überholverbot für Lkw und Busse angeordnet. Was an dieser einfach zu verstehenden Beschilderung „verwirrend“ sein soll, wird nicht ausgeführt und ist auch sonst nicht ersichtlich. Dass der Betroffene bereits diese einfache und klar verständliche Anordnung nicht versteht, begründet keinen Verbotsirrtum, wie die Verteidigung vorträgt, sondern lediglich die Notwendigkeit der Überprüfung, ob der Betroffene nach eigenem Bekunden noch kognitiv in der Lage ist, weiter am Straßenverkehr teilzunehmen. Das ergibt sich im Übrigen auch schon daraus, dass derjenige, der „etwas nicht versteht“ und sich damit in einer „unsicheren oder ungewissen“ Verkehrssituation befindet, bereits nach § 1 StVO zur „ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht“ verpflichtet ist und sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“.

Wer wie der Betroffene „Verkehrsschilder“ nicht versteht oder verstehen will, auf denen Verhaltensregeln angezeigt werden, die einen Regelungseingriff in den Verkehrsfluss vorgeben, und statt der gebotenen Rücksicht genau das Gegenteil tut, indem er statt 60 km/h 146 km/h fährt, entscheidet sich bewusst und gewollt dazu, Regelungen und Verkehrssituationen zu ignorieren. Er stellt sich mit Absicht gegen die Rechtsordnung, gefährdet bewusst und gewollt andere und dies alleine um des eigenen schnelleren Fortkommens willen.

In der Folge sind auch im Rechtsfolgenausspruch keine Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ersichtlich. Insbesondere tragen die getroffenen Feststellungen auch die Anordnung des dreimonatigen Regelfahrverbots nach § 25 Abs. 1 S. 1 StVG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BKatV in Verbindung mit BKatV Anlage Nr. 11.3.10. Die grobe Pflichtverletzung ergibt sich vorliegend aus der Geschwindigkeitsüberschreitung von 86 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften, für die in Lfd. Nr. 11.3.10 der Tabelle 1 c) BKatV ein Regelfahrverbot von 3 Monaten vorgesehen ist.

Das Fahrverbot war zu verhängen, da die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen und keine außergewöhnlichen Umstän-

de gegeben sind (st. Rspr. des OLG Frankfurt am Main, vgl. z.B. Beschluss vom 26.04.2023 – 3 ORbs 69/23). Insbesondere vermag der Umstand, dass der Betroffene aus beruflichen Gründen auf seine Fahrerlaubnis angewiesen ist, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots nur dann zu rechtfertigen, wenn die Maßnahme in Bezug auf den Grad des Verstoßes zu einer Härte ganz außergewöhnlicher Art führen würde. Eine derartige Härte kann gegeben sein, wenn die Maßnahme zum belastbar nachgewiesenen Verlust des Arbeitsplatzes oder zur Existenzgefährdung führen würde und diese Folgen nicht durch zumutbare eigene Kompensationshandlungen vermieden werden können. Dazu gehören neben der Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel auch unbezahlter Urlaub, die Einstellung eines Fahrers oder

die Kreditaufnahme zur Finanzierung derartiger Kompensationen. Sonstige berufliche Nachteile auch schwerwiegender Art sind grundsätzlich als Folge der Tat hinzunehmen (OLG Frankfurt am Main, Beschluss vom 20.02.2023 – 1 Ss-OWi 12/23).

Derartige durchgreifende Härten sind weder in prozessual zulässiger Weise noch belastbar vorgetragen und auch sonst nicht ersichtlich

Vorinstanz:

AG Fulda, Urteil vom 09.10.2024 – 25 OWi – 350 Js 13107/24 (455/24)

LG FRANKENTHAL: HAFTUNGSVERTEILUNG BEI AUFFAHRUNFALL MIT SPURWECHSLER

Urteil vom 17.09.2024 – 9 O 19/23
BeckRS 2024, 39003

Tenor:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Auf die Widerklage werden der Kläger und Widerbeklagte sowie die Drittwiderbeklagte als Gesamtschuldner verurteilt, an die Beklagte zu 2.) und Widerklägerin einen Betrag in Höhe von 22.105,05 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.05.2024 zu zahlen.
3. Der Kläger und Widerbeklagte sowie die Drittwiderbeklagte haben als Gesamtschuldner die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand:

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall, der sich am 03.12.2022 gegen 19:20 Uhr auf der A 65 in Fahrtrichtung L... bei H.-A... ereignet hat.

Der Beklagte zu 1.) befuhr mit einem bei der Beklagten zu 2.) und Widerklägerin (im Folgenden: Beklagte zu 2.) haftpflichtversicherten Mercedes Sprinter, amtliches Kennzeichen SÜW-B... die rechte Fahrspur und wechselte von dort auf die linke Fahrspur. Dort kam es zu einer Kollision mit dem von hinten kommenden Pkw Porsche des Klägers und Widerbeklagten (im Folgenden: Kläger) mit dem amtlichen Kennzeichen DÜW-R..., der hierdurch totalbeschädigt wurde.

Der Wiederbeschaffungsaufwand bezüglich des Klägerfahrzeugs beläuft sich auf 27.109,38 €. Dem Kläger sind vorgerichtliche Sachverständigenkosten in Höhe von 3.148,38 € sowie Abschleppkosten in Höhe von 872,51 € sowie weiteren 677,11 € und Einstellkosten in Höhe von 304,46 € entstanden, ferner ist eine Kostenpauschale in Höhe von 25 € angefallen.

Vorgerichtlich ging die Beklagtenseite von einer hälftigen Einstandspflicht ihrerseits aus. Insgesamt zahlte die Beklagte zu 2.) an den Kläger einen Betrag in Höhe von 16.093,42 € (hiervon 927,04 € nach Rechtshängigkeit) sowie 1.214,99 € für vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten (hiervon 80,44 € nach Rechtshängigkeit). Weitere Erstattungen erhielt der Kläger von seiner Vollkaskoversicherung.

Die Beklagte zu 2.) ist zugleich Kaskoversicherer des Beklagtenfahrzeugs und zahlte im Zusammenhang mit dem verfahrensgegenständlichen Verkehrsunfall an ihren Kaskoversicherungsnehmer einen Betrag in Höhe von 44.710,09 € aus. Bei der Drittwiderbeklagten handelt es sich um den Haftpflichtversicherer des Klägers.

Der Kläger trägt vor,

der Unfall sei vom Beklagten zu 1.) alleinverschuldet. Dieser habe sich plötzlich und ohne auf den Verkehr zu achten, mit seinem Fahrzeug von rechts kommend direkt vor ihn gesetzt und lediglich unmittelbar vor dem Spurwechsel geblinkt. Er habe den Zusammenprall nicht mehr vermeiden können.

Soweit zunächst über die unstreitigen Schadenspositionen hinaus noch ein Nutzungsausfallschaden in Höhe von 4.375 € geltend gemacht wurde, wird dieser nicht mehr weiterverfolgt.

Der Kläger beantragt zuletzt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn einen Betrag in Höhe von 2.818,73 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB ab dem 31.12.2022 zu zahlen;

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die D... Versicherungs-AG (Vollkasko-Schadennr.: ...) 13.218,45 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB ab dem 10.02.2022 zu zahlen;

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 584,23 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 03.12.2022 zu zahlen.

In Höhe von 927,04 € wird der Rechtsstreit für erledigt erklärt und in Höhe von 4.406,24 € (im Wesentlichen bezogen auf einen nicht mehr weiterverfolgten Nutzungsausfallschaden über 4.375 €, im Übrigen unter Bezugnahme auf einen Rechenfehler) wird die Klage zurückgenommen.

Die Beklagten stimmen der Teilerledigungserklärung zu, stellen Kostenantrag, soweit die Klage zurückgenommen wurde, und beantragen im Übrigen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte zu 2.) beantragt zudem,

den Kläger (und Widerbeklagten) sowie die Drittwiderbeklagte gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 22.105,05 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Der Kläger und Widerbeklagte sowie die Drittwiderbeklagte beantragen,

die Widerklage abzuweisen.

Die Beklagten sind der Auffassung,

der Kläger hafte zumindest zu 50 % für die Unfallschäden. Der Beklagte zu 1.) habe ein vor ihm fahrendes, langsames Fahrzeug überholen wollen, sich durch Rückschau vergewissert, dass er gefahrlos die Spur wechseln könne, und dies dann getan. Nachdem er bereits einige Zeit auf der linken Spur gefahren sei, sei der offensichtlich unachtsame Kläger mit einer Geschwindigkeit von etwa 200 km/h von hinten auf ihn aufgefahren. Ansprüche des Klägers bestünden nach Schadensregulierung auf hälftiger Basis nicht mehr.

Die Beklagte zu 2.) und Widerklägerin ist zudem der Auffassung,

dass ihr angesichts einer hälftigen Haftungsquote ein Anspruch aus übergegangenem Recht gegen den Kläger und die

Drittwiderbeklagte in Höhe der Hälfte des ihrerseits gegenüber ihrem Kaskoversicherungsnehmer regulierten Betrages (abzüglich einer Selbstbeteiligung von 500 €) zustehe.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen ... H..., B... und ... H... sowie durch Einholung eines mündlichen Sachverständigenutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) ... S.... Der Kläger sowie der Beklagte zu 1.) wurden informatorisch angehört, die Strafakte StA F..., 5887 Js 1662/23 war beigezogen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags wird auf die bei den Akten befindlichen wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen, wegen des Ergebnisses der Parteienanhörung sowie der Beweisaufnahme auf die Terminprotokolle Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig, jedoch unbegründet, die Widerklage ist zulässig und begründet. Vorliegend ist von einer hälftigen Haftungsverteilung auszugehen, so dass die klägerseitigen Ansprüche durch Erfüllung erloschen sind. Die Beklagte zu 2.) hingegen hat gegen den Kläger und die Drittwiderbeklagte einen Anspruch auf Erstattung der Hälfte des gegenüber ihrem Versicherungsnehmer im Rahmen der Kaskoversicherung erstatteten Schadens aus übergegangenem Recht.

Im Einzelnen:

I.

Haftungsquote

Dem Kläger wie auch der Beklagten zu 2.) (hier i.V.m. § 86 VVG aus übergegangenem Recht) ist durch den Unfall zunächst ein Schadensersatzanspruch aus §§ 823, 249 BGB, 7, 17 StVG, 115 VVG entstanden, dies jedoch jeweils nur in Höhe der Hälfte des Gesamtschadens.

1. Kommt es beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges zu einem Schaden und sind an dem Geschehen – wie hier – mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes im Verhältnis der Fahrzeughalter untereinander gemäß § 17 Abs. 1 u. 2 StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Eine Haftung ist nach § 17 Abs. 3 StVG dann ausgeschlossen, wenn sich der Unfall als unabwendbares Ereignis dargestellt hat.

Lässt sich ein überwiegender Verursachungsanteil der einen oder der anderen Seite nicht ausreichend sicher feststellen, ist von einem ungeklärten Schadenshergang auszugehen. In einer solchen Konstellation haften die Beteiligten untereinander auf Basis der jeweils eigenen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs, somit regelmäßig – so nicht auf einer Seite die Betriebsgefahr erhöhende Umstände hinzukommen – zu hälftigen Anteilen.

Dieser Fall ist vorliegend gegeben, das Gericht geht von einem ungeklärten Unfallhergang und damit von einer Haftung zu gleichen Teilen aus.

2. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist sowohl die Geschehensvariante eines mit deutlich über der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h fahrenden Klägers denkbar, jedoch nicht beweisbar, der aus Unachtsamkeit dem ordnungsgemäß mit noch großem Abstand vor dem Klägerfahrzeug die Spur wechselnden Beklagtenfahrzeug aufgefahren ist; wie auch die Geschehensvariante denkbar, aber nicht beweisbar ist, dass der Beklagte zu 1.) einer Abstandsfehleinschätzung zu dem mit vor Ort zumindest nicht unzulässiger Geschwindigkeit fahrenden Klägerfahrzeugs erlegen ist und er den Spurwechsellvorgang mit zu geringem Abstand vor dem Klägerfahrzeug vorgenommen haben könnte.

Zu einer Beweislastverschiebung aufgrund Anscheinsbeweises kam es nicht, da sich mit den zugleich vorliegenden Konstellationen „Auffahrunfall“ und „Spurwechselunfall“ zwei gegenläufige Anscheinsbeweiskonstellationen gegenüberstehen.

Die Beweisaufnahme konnte nicht zu einer eindeutigen Klärung führen.

Der informatorisch befragte Kläger hat angegeben, er sei mit etwa 130 bis 140 km/h auf der linken Spur gefahren, das auf der rechten Spur befindliche Beklagtenfahrzeug habe, als die Fahrzeuge „gefühlte fast schon nebeneinander“ gewesen seien, geblinkt und sei direkt rübergezogen. Trotz einer Vollbremsung habe er den Unfall nicht mehr verhindern können.

Demgegenüber hat der informatorisch befragte Beklagte zu 1.) angegeben, er habe ein vor ihm fahrendes Fahrzeug überholen wollen, habe hierfür zunächst einige Fahrzeuge auf der linken Spur passieren lassen, sich dann mittels Schulterblicks und Blicks in die Spiegel vergewissert, dass von hinten niemand komme, habe geblinkt und die Spur gewechselt. Sein Fahrzeug habe zudem einen Spurwechselassistenten, der vor herannahenden Fahrzeugen warne, einen Warnton habe der Assistent nicht abgegeben. Auf der linken Spur sei er dann bereits geschätzt drei bis fünf Sekunden mit einer Geschwindigkeit von um 110 bis 120 km/h gefahren, bis von hinten der Aufprall gekommen sei. Den Porsche habe er vor dem Aufprall überhaupt nicht wahrgenommen.

Die Zeugin ... H... – seinerzeitige Lebensgefährtin des Klägers und als dessen Beifahrerin unfallbeteiligt – hat angegeben, sie habe noch ganz vage Erinnerungen an den Vorfall. Man sei auf der linken Spur gefahren, da habe neben ihnen ein Wagen geblinkt und sei rübergezogen. Sie hätten eine Vollbremsung gemacht, es habe einen Knall gegeben und die Airbags seien aufgegangen. Auf Nachfrage, wie weit das andere Fahrzeug zum Zeitpunkt des Blinkens bzw. Hinüberziehens entfernt gewesen bzw. wie viel Zeit zwischen Blinken und Zusammenprall vergangen sei, gab die Zeugin an, dass sie dies nicht einschätzen könne. Die gefahrene Geschwindigkeit schätze sie mit 120 oder 130 km/h ein, auf den Tacho geschaut habe

sie selbstverständlich nicht. Gegenüber der Polizei hatte die Zeugin, wie sich aus der insoweit erörterten Strafsakte (StA F..., 5887 Js 1662/23) ergab, im Rahmen eines Telefonats vom 04.12.2022 angegeben, dass sie verletzt worden sei und sich an den eigentlichen Unfallhergang kaum erinnern könne (Bl. 8 d.A.), im Rahmen einer schriftlichen Zeugenanhörung vom 20.12.2022 hatte sie angegeben, der Sprinter habe den Blinker gesetzt und sei sofort rausgefahren, so dass man eine Vollbremsung habe machen müssen.

Der Zeuge ... B... – Vater der Verlobten des Beklagten zu 1.), Eigentümer des Sprinters und zum Unfallzeitpunkt Beifahrer – hat angegeben, dass er den Porsche vor dem Aufprall nicht wahrgenommen habe. Er habe das „Klackern“ des Blinkers gehört, man sei rübergefahren und als man vielleicht zwei oder drei Sekunden in Geradeausfahrt gewesen sei, sei es zum Aufprall von hinten gekommen. Für den Spurwechsellvorgang zuvor habe man auch vielleicht zwei bis drei Sekunden gebraucht. Der Spurwechselassistent habe keine Reaktion gezeigt.

Der Zeuge ... H... – ein anderer Verkehrsteilnehmer, der seinerzeit nach dem Unfall erste Hilfe geleistet hat – hat angegeben, er sei direkt hinter dem Porsche gefahren. Er – der Zeuge – sei zuvor bereits „relativ flott“ auf der linken Spur gefahren, da er es eilig gehabt habe. Von hinten sei dann mit noch höherer Geschwindigkeit ein Porsche angekommen, den er habe überholen lassen. Sodann habe er sich erneut auf die linke Spur hinter den Porsche gesetzt. Obgleich er selbst mit einer Geschwindigkeit von um 180 oder 190 km/h gefahren sei (wie er auf seinem Tacho gesehen habe), sei der Abstand zum vor ihm fahrenden Porsche stetig größer geworden. Als der Porsche geschätzt 200 bis 300 Meter vor ihm gewesen sei, sei der Unfall passiert. Der Sprinter sei von rechts zur linken Spur rübergezogen, dann seien „auch schon die Teile geflogen“.

Auf die Frage, wie viel Zeit zwischen dem Spurwechsel des Sprinters und dem Unfall gewesen sei, gab der Zeuge an, dies müsse „ziemlich schnell gewesen sein, so viel Zeit war da nicht dazwischen.“ Unter Vorhalt der Alternativen „der Porsche ist dem Sprinter hinten reingerauscht“ bzw. „der Sprinter ist beim Spurwechsel in den Porsche hineingefahren“ entschied der Zeuge sich eher für die erste Alternative. Ob der Sprinter zum Unfallzeitpunkt bereits auf der linken Spur in Geradeausfahrt gewesen sei, konnte der Zeuge aus eigener Beobachtung nicht angeben.

Das Gericht hat den Sachverständigen S... nach von ihm durchgeführter Besichtigung der Unfallstelle und Auswertung von Bildern, auf denen die Unfallendstellungen, Schäden an Leitplanken sowie die Schäden an den Fahrzeugen zu sehen sind, zum Zwecke der Unfallrekonstruktion angehört. Der dem Gericht als zuverlässig und kompetent bekannte Sachverständige hat dargelegt (und konnte dies anhand von Bildern und Visualisierungen nachvollziehbar erläutern), dass es zu einem achsparallelen Anstoß der Fahrzeuge – also unter Geradeausfahrt beider Fahrzeuge, wobei eine minimale Schrägstellung auch nicht ausgeschlossen werden könne – gekommen sein muss. Allerdings habe es einen gewissen Seitversatz der Fahrzeuge gegeben, d.h., der Porsche sei etwas weiter links gefahren als der

Sprinter. Die exakte Positionierung auf der Fahrbahn sei nicht rekonstruierbar. Es könne sein, dass sich der Sprinter komplett auf der linken Spur (dort dann aber nicht mittig, sondern eher rechts) befunden habe, es könne aber auch sein, dass er sich noch mit einem Stück auf der rechten Spur befunden habe.

Zum Kollisionszeitpunkt sei von einem Geschwindigkeitsüberschuss des Porsche zwischen 30 und 40 km/h im Vergleich zum Sprinter auszugehen. Eine Bremsung des Porsche unterstellt, könne der Geschwindigkeitsunterschied vor dem Unfall noch größer gewesen sein.

So man annähme – was aus technischer Sicht jedoch weder sicher festgestellt noch ausgeschlossen werden könne – dass das Beklagtenfahrzeug etwa 100 km/h und das klägerische Fahrzeug etwa 140 km/h gefahren wäre, hätte der Unfall durch den Kläger vermieden werden können. Denn in einer solchen Konstellation hätte ein aufmerksamer Fahrer den hinüberfahrenden Sprinter bemerkt, sein Fahrzeug auf etwa 100 km/h hinunterbremsen und den Unfall vermeiden können. Diese Variante (die im Übrigen in etwa auf der vom Kläger selbst angegebenen Geschwindigkeit basiert) unterstellt, wäre der Unfall nur durch einen Reaktionsverzug des Klägers erklärbar.

So man hingegen annähme – was aus technischer Sicht gleichfalls weder sicher auszuschließen, noch zu beweisen sei –, der Porsche hätte eine Ausgangsgeschwindigkeit von um 200 km/h, der Sprinter um etwa 100 km/h gehabt, dann hätte der Porschefahrer nicht mehr dergestalt reagieren können, dass der Unfall vermieden worden wäre.

Für den Fahrer des Sprinters wäre der Unfall in jeder der Konstellationen vermeidbar gewesen. Auch bei einer unterstellten Ausgangsgeschwindigkeit des Porsche von um 200 km/h hätte der Fahrer des Sprinters den auf der geraden Strecke herannahenden Porsche vor Einleitung des Spurwechsels auf der dort geraden Strecke sehen und den Unfall durch Zurückstellen oder Abbrechen des Überholvorgangs vermeiden können. Dass der Spurwechselassistent nicht reagiert habe, erscheint plausibel, bei einer angenommenen Geschwindigkeit des Porsche von um 200 km/h und einer Entfernung von etwa 120 Meter wäre er noch nicht erfasst worden.

Auch wenn man unterstelle, dass der Sprinter bereits drei bis fünf Sekunden vor der Kollision auf der linken Spur gefahren wäre, hätte dessen Fahrer den herannahenden Porsche beim Spurwechsel wahrnehmen können. Allerdings wäre der Porsche in dieser Konstellation – weiterhin eine Geschwindigkeit des Porsche von um 200 km/h unterstellt – weiter entfernt gewesen als die genannten 120 Metern, die Entfernung beim Spurwechsel hätte dann etwa 230 Meter betragen. Aufgrund der Lichtkegel hätte der Sprinterfahrer auch dann den herannahenden Porsche sehen können, allerdings wäre in dieser Konstellation der Unfall trotz der gefahrenen Geschwindigkeit von 200 km aufgrund der höheren Entfernung auch für den Porschefahrer vermeidbar gewesen.

3. Die Aussage der Zeugin H... ist unergiebig bzw. nicht ausreichend valide. Sie scheint zwar einen unmittelbar vor dem

Klägerfahrzeug stattgefundenen Spurwechsel zu schildern, allerdings ist wiederum zu sehen, dass sie keine Zeit- und Entfernungsangaben machen konnte und auch noch gegenüber der Polizei sagte, sie könne sich kaum erinnern. Aufgrund der vom Sachverständigen angegebenen achsparallelen Aufprallkonstellation muss zudem zwangsläufig zwischen Einleitung des Spurwechsels und Aufprall eine gewisse Zeit vergangen sein.

Sämtliche übrigen Varianten führen jedenfalls nicht zu einer mehr als hälftigen Haftung der Beklagtenseite. Auch die Frage, ob der Fahrer des Sprinters – also der Beklagte zu 1.) – bei einer unterstellten Geschwindigkeit des Porsche mit um 200 km/h trotz grundsätzlicher Wahrnehmbarkeit des Fahrzeugs mit einer solch hohen Geschwindigkeit hätte rechnen und sich darauf hätte einstellen müssen bzw. ob einem ggf. über die Autobahn weit jenseits der Richtgeschwindigkeit „rasenden“ Verkehrsteilnehmer ein höherer Haftungsanteil zuzumessen ist, wenn es dann zum Unfall kommt, bedarf vor dem Hintergrund des Umstandes, dass im Rahmen der Widerklage eine höhere Haftungsquote des Klägers als 50 % nicht geltend gemacht wird, keiner Beantwortung

II.

Klage

Der klägerseits entstandene Schaden (nach Teilklagerücknahme bzgl. der Höhe unstrittig) wurde hälftig reguliert, der Anspruch ist somit durch Erfüllung gemäß § 362 BGB erloschen. Die Klage war daher abzuweisen.

III.

Widerklage

Die Widerklage ist zulässig, da zur Vermeidung eines weiteren Prozesses sachdienlich. Auch der auf der Gegenseite entstandene Schaden war der Höhe nach unstrittig. Ausgehend von der vorgenannten Haftungsverteilung besteht somit ein Anspruch der Beklagten zu 2.) in ihrer Rolle als Kaskoversicherer des Eigentümers des Beklagtenfahrzeugs gegen den Kläger/Widerbeklagten sowie die Drittwiderbeklagte aus §§ 823, 249 BGB, 7, 17 StVG, 86, 115 VVG in Höhe von 22.105,05 €. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 BGB.

IV.

Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91 Abs. 1, 91 a, 100 Abs. 4, 269 Abs. 3 ZPO. Soweit angesichts der übereinstimmenden Erledigungserklärung betreffend eines Betrags in Höhe von 927,04 € ein Obsiegensanteil des Klägers in Betracht zu ziehen wäre, ist dieser Betrag angesichts des Gesamtstreitwerts geringfügig und rechtfertigt keine Kostenquote zugunsten des Klägers. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.

LG HANAU: VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT BEI AUFSTELLEN VON MOBILEN VERKEHRSSCHILDERN

Urteil vom 06.11.2024 – 2 S 25/24

Tenor

Auf die Berufung der Beklagten und Berufungsklägerin wird das am 05.03.2024 verkündete Urteil des Amtsgerichts Gelnhausen (52 C 133/20) aufgehoben und wie folgt abgeändert:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster und zweiter Instanz hat der Kläger und Berufungsbeklagte zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 2.988,99 € festgesetzt.

Gründe

I.

Von der Wiedergabe der tatsächlichen Feststellungen des Amtsgerichts und der Darstellung etwaiger Änderungen und Ergänzungen wird abgesehen (§ 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO).

II.

Die Berufung der Beklagten hat Erfolg.

Auf Grundlage der von der Kammer bei ihrer Entscheidung zugrunde zu legenden Tatsachen hat der Kläger gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Schadenersatz wegen der Beschädigung seines Fahrzeugs.

Zwar ist mit dem Amtsgericht davon auszugehen, dass das Fahrzeug des Klägers durch ein Überfahren eines am rechten Fahrbahnrand „auf dem Kopf“ liegenden Beschwerungsblocks eines mobilen Verkehrsschildes und das darauffolgende Hochschleudern gegen die rechte Fahrzeugseite beschädigt wurde. Die Beweiswürdigung des Amtsgerichts ist insoweit nicht zu beanstanden.

Allerdings hat die Beklagte den Beschwerungsblock nicht auf die Fahrbahn gelegt. Unstreitig hat die Beklagte mobile Verkehrsschilder samt Beschwerungsblöcken auf dem Bürgersteig aufgestellt. Es ist davon auszugehen, dass der Beschwerungsblock durch die mutwillige Demontage der mobilen Beschilderung durch Dritte auf die Fahrbahn gelangt ist. Hierfür hat die Beklagte nicht einzustehen, denn beim Auf-

stellen der mobilen Verkehrsschilder hat sie die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Dabei umfasst die rechtlich gebotene Verkehrssicherung diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren. Sie kann sich auch auf Gefahren erstrecken, die erst durch den unerlaubten und schuldhaften Eingriff Dritter entstehen (BGH, Urteil vom 6. Februar 2007 – VI ZR 274/05 –, juris Rn 14 m.w.N.).

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann. Ein allgemeines Verbot, andere nicht zu gefährden, ist utopisch, da eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, im praktischen Leben nicht erreichbar ist. Eine Gefahr wird daher erst dann haftungsbegründend, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Es muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Es sind nur die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 Abs. 2 BGB) ist genüge getan, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. Daher reicht es aus, diejenigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren, und die ihm den Umständen nach zuzumuten sind (BGH, Urteil vom 6. Februar 2007 – VI ZR 274/05 –, juris Rn 15 m.w.N.).

Kommt es in Fällen, in denen hiernach keine weiteren Schutzmaßnahmen getroffen werden mussten, weil eine Gefährdung anderer zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber nur unter besonders eigenartigen und entfernter liegenden Umständen zu befürchten war, ausnahmsweise doch einmal zu einem Schaden, so muss der Geschädigte - so hart dies im Einzelfall sein mag - den Schaden selbst tragen (BGH, Urteil vom 6. Februar 2007 – VI ZR 274/05 –, juris Rn 16 m.w.N.).

Nach diesen Grundsätzen war die Beklagte nicht aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht gehalten, die mobilen Halteverbotschilder durch zusätzliche Maßnahmen weiter zu sichern.

Zwar ist nicht auszuschließen, dass Dritte die mobilen Halteverbotsschilder demontieren, und es mag auch durchaus vorkommen, dass alkoholisierte Personen oder Jugendliche aus „Jux und Tollerei“ Verkehrsschilder mitnehmen, an einen anderen Ort verbringen und diese anschließend in Vorgärten oder Partykellern zu finden sind. Für ein sachkundiges Urteil hat allerdings vorausschauend die Gefahr, dass Beschwerungsblöcke, die auf dem Bürgersteig aufgestellt sind, von Dritten mutwillig auf die Fahrbahn verbracht werden, nicht nahegelegen. Dies wäre jedoch nach den dargestellten Grundsätzen Voraussetzung für die Annahme einer diesbezüglichen Verkehrssicherungspflicht.

Bei den verwendeten Beschwerungsblöcken handelt es sich um TL-Fußplatten mit jeweils ca. 82 cm Länge, 42 cm Breite, 12 cm Höhe und einem Gewicht von ca. 28 kg. Diese Beschwerungsblöcke werden üblicherweise bei der mobilen Beschilderung verwendet – bundesweit. Dass diese von Dritten mutwillig auf die Fahrbahn gelegt oder geworfen werden, ist – anders als das Mitnehmen der Schilder – nicht zu erwarten. Zwar ist dies nicht auszuschließen, allein dadurch wird dies jedoch nicht zu einer naheliegenden Möglichkeit, deren Verwirklichung hätte verhindert werden müssen. Die Karnevalsveranstaltung wird vergleichbar bereits seit 10 Jahren durchgeführt, ohne dass bisher Beschwerungsblöcke von mobilen Verkehrsschildern auf die Fahrbahn gelangt sind.

Selbst wenn man jedoch eine Verkehrssicherungspflicht annehmen wollte, wäre bei der Frage, ob weitere Sicherungsmaßnahmen erforderlich gewesen wären, zu beachten, dass die Maßnahmen zur Vermeidung oder Abwendung der Gefahr dem Verkehrssicherungspflichtigen auch wirtschaftlich zumutbar sein müssen. Je größer die Wahrscheinlichkeit der Schädigung ist und je schwerer der drohende Schaden, des-

to höher ist das Maß des Erforderlichen und Zumutbaren. Im Ergebnis wäre hierbei eine Gesamtabwägung aller Gesichtspunkte vorzunehmen, die ebenfalls nicht zu einer Einstandspflicht der Beklagten führen würde. Zum einen ist die Wahrscheinlichkeit, dass Beschwerungsblöcke überhaupt auf die Straße geworfen werden, schon nicht sehr hoch (s.o.), zum anderen kann ein umsichtiger Fahrer, der sein Fahrzeug unter Beachtung des Sichtfahrgebots in einer Tempo-30-Zone führt, ohne Weiteres ausweichen oder abbremsen. Der Beklagten wäre es daher nicht zumutbar, weitere Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen. Sinn und Zweck von mobilen Verkehrsschildern ist, dass sie in vertretbarem personellen, zeitlichen und monetären Aufwand aufgestellt und wieder abgebaut werden können. Würde man einen Beschwerungsfuß fordern, der von ein oder zwei Personen nicht fortgeschafft werden kann, müsste dieser entweder so schwer sein, dass auch die Beklagte schweres Gerät benötigen würde, um diesen aufzustellen und wieder abzuholen, oder er müsste im Boden verankert werden. Beide Möglichkeiten sind für eine Gemeinde weder mit vertretbarem personellen noch zeitlichen Aufwand zu leisten. Darüber hinaus müssten neue Beschwerungsblöcke und schweres Gerät zum Aufstellen angeschafft werden. Auch das steht in keinem Verhältnis zu der Wahrscheinlichkeit der Schädigung und dem drohenden Schaden.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 S. 1 ZPO).

LG STUTTGART: KEIN SCHADENSERSATZ-ANSPRUCH GEGEN SCHUTZBRIEFVERSICHERER

Urteil vom 08.01.2025 – 18 O 192/24

Streitwert: 7.948,80 €

wegen Schadensersatzes hat das Landgericht Stuttgart – 18. Zivilkammer – durch den Richter am Landgericht – als Einzelrichter aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 08.01.2025 für Recht erkannt:

Tatbestand

Der Kläger macht Schadensersatzansprüche aufgrund eines Transportschadens im Rahmen einer Fahrzeugüberführung geltend. Der Kläger unterhält bei dem Beklagten einen Kfz-Schutzbrief unter der Mitglieds-Nr. -für sein Fahrzeug Opel XXXXXXXX mit dem amtlichen Kennzeichen XXXXXXXXXX. Er ist seit dem 01.01.2002 Mitglied beim Beklagten und hat dort den CLASSIC-Tarif abgeschlossen.

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
3. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

§ 1 Ziff. 13.1 der zwischen den Parteien vereinbarten Allgemeinen Bedingungen der Schutzbriefversicherung für Mitglieder enthält hierfür folgende Bestimmung:

„Kann das geschützte Fahrzeug nach einer Panne, einem Unfall oder nach Entwendung von Fahrzeugteilen an einem ausländischen Schadenort nicht innerhalb von drei Werktagen fahrbereit gemacht werden und handelt es sich nicht um einen Totalschaden, sorgt der XXX für den Transport des Fahrzeugs zu einer Werkstatt am Wohnort des Mitglieds und trägt die hierdurch entstehenden Kosten.“

Im September 2023 nahm der Kläger die Regelung für den Rücktransport in Anspruch. Im Oktober wurde das Fahrzeug dementsprechend von einer seitens der Beklagten beauftragten Firma durchgeführt.

Der Kläger trägt vor,

durch den Transport sei an dem Fahrzeug ein Schaden in Höhe von 9.459,07 € entstanden.

Der Kläger beantragt:

Der Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 7.948,80 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit sowie weitere 800,39 € für vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten und Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung, .

es liege kein Transportschaden vor. Des Weiteren hafte die Beklagte ggf. auch nicht, da der Transporteur nicht Erfüllungsgehilfe der Beklagten sei.

Hinsichtlich des weiteren Parteivorbringens wird verwiesen auf sämtliche Schriftsätze der Parteien nebst Anlagen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg. Dem Kläger steht kein Anspruch gem. § 280 BGB zu.

Ein Anspruch gem. § 280 BGB i.V.m. § 278 BGB setzt voraus, dass der mit der Durchführung des Rücktransports beauftragte Transporteur als Erfüllungsgehilfe der Beklagten gehandelt hat.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Beklagte war nach § 1 Ziff. 13.1 der Versicherungsbedingungen nur verpflichtet, für einen Rücktransport zu sorgen. Insoweit schuldete die Beklagte nicht die Rückführung als solche, sondern lediglich die Vermittlung des Transportes und Kostenersatz. In einem solchen Fall ist aber der den Transport durchführende Spediteur/Transportunternehmer nicht Erfüllungsgehilfe des Autoschutzbriefversicherers (OLG Saarbrücken, 5 U 530/04).

Die Verbindlichkeit des Schutzbriefversicherers beschränkt sich im Hinblick auf den Rücktransport eines beschädigten Fahrzeugs auf die Sicherstellung einer entsprechenden Dienstleistung. Zur Erfüllung einer eigenen Verbindlichkeit i.S.d. § 278 Satz 1 BGB wird er damit nur bei der Auswahl und Beauftragung einer Drittfirma (Transportunternehmen) tätig. Die in Auftrag gegebene Transporttätigkeit als solche stellt hingegen keine eigene Verbindlichkeit des Schutzbriefversicherers dar, so dass er für Fehler des beauftragten Dritten nicht nach § 278 Satz 1 BGB einzustehen hat (OLG Hamm 1-20 U 152/13, 20 U 152/13).

Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut der Klausel, die dem Beklagten nicht aufgibt, das beschädigte Fahrzeug selbst (zurück) zu transportieren, sondern ihm nur die „Sorge“ dafür überlässt, diesen (Rück-)Transport zu bewirken. Damit bringt die Klausel schon vom Wortsinn her zum Ausdruck, dass der (Rück-)Transport keine eigene Verbindlichkeit des Beklagten ist, sondern dass dieser nur sicherzustellen hat, dass es – auf welchem Wege auch immer – zu einem solchen Transport kommt. Zudem weist der Beklagte zu Recht darauf hin, dass die in der Schutzbriefversicherung zugesagten Leistungen sich sämtlich als „Service-“ oder Kostenerstattungszusagen darstellen und gerade nicht als Erweiterung der echten Leistungspflichten (OLG Hamm a.a.O.).

Ein eigenes schuldhaftes Verhalten der Beklagten, wie etwa ein Ausfallverschulden, wird vom Kläger aber gerade nicht geltend gemacht. Für fremdes Verschulden hat die Beklagte, wie dargelegt, nicht gem. § 278 BGB einzustehen. Mangels Anspruchs in der Hauptsache stehen dem Kläger auch nicht die geltend gemachten Nebenforderungen zu. Der Beklagte befindet sich dementsprechend nicht in Verzug und hat auch die Leistung nicht ungerechtfertigterweise abgelehnt, §§ 280 Abs. 2, 286 BGB.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat ihre Grundlage in § 708 Nr. 11, 711 ZPO. Der Gebührenstreitwert war gem. § 63 Abs. 2 GKG festzusetzen.

BGH: VERSTOSS GEGEN RECHTLICHES GEHÖR DURCH BERUFUNGSRURTEIL OHNE TATBESTAND UND GRÜNDE

BESCHLUSS VOM 03.12.2024 – VIA ZR 1170/23
BeckRS 2024, 34819

Redaktionelle Leitsätze (BeckRS):

1. Mangels tatbestandlicher Feststellungen im Berufungsurteil ist der Vortrag des Nichtzulassungsbeschwerdeführers in der Beschwerde, soweit er anhand des Urteils nicht überprüft werden kann, als richtig zu unterstellen (hier: geltend gemachte Beschwer). (Rn. 5)

2. Der Anspruch auf Gewährung rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) ist in entscheidungserheblicher Weise verletzt, wenn das Berufungsgericht in offenkundiger Verkennung der Voraussetzungen der §§ 313a, 540 ZPO ein Urteil erlässt, das weder eine Bezugnahme auf die tatsächlichen Feststellungen im Urteil des Landgerichts enthält noch ergänzende oder abweichende Feststellungen zum Streitstoff in zweiter Instanz trifft (§ 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO) noch die gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 2, S. 2 ZPO erforderliche rechtliche Begründung enthält. (Rn. 6)

3. Eine Begründung des Berufungsurteils ist im Hinblick auf fehlende Voraussetzungen nach § 540 Abs. 2 ZPO iVm § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO unverzichtbar iSd § 295 Abs. 2 ZPO. (Rn. 8)

4. Mangels tatbestandlicher Feststellungen im Berufungsurteil ist der Vortrag des Nichtzulassungsbeschwerdeführers in der Beschwerde, soweit er anhand des Urteils nicht überprüft werden kann, als richtig zu unterstellen (hier: geltend gemachte Beschwer).

5. Der Anspruch auf Gewährung rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) ist in entscheidungserheblicher Weise verletzt, wenn das Berufungsgericht in offenkundiger Verkennung der Voraussetzungen der §§ 313a, 540 ZPO ein Urteil erlässt, das weder eine Bezugnahme auf die tatsächlichen Feststellungen im Urteil des Landgerichts enthält noch ergänzende oder abweichende Feststellungen zum Streitstoff in zweiter Instanz trifft (§ 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO) noch die gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 2, S. 2 ZPO erforderliche rechtliche Begründung enthält.

6. Eine Begründung des Berufungsurteils ist im Hinblick auf fehlende Voraussetzungen nach § 540 Abs. 2 ZPO i. V. m. § 313a Abs. 1 S. 1 ZPO unverzichtbar im Sinn des § 295 Abs. 2 ZPO.

BGH: KEINE ERSTATTUNG DES HÖHERSTUFUNGSSCHADEN AUS DER GAP-VERSICHERUNG

URTEIL VOM 03.12.2024 – VI ZR 282/23
BeckRS 2024, 40053

Amtlicher Leitsatz:

Zur Geltendmachung eines Rückstufungsschadens in der Kfz-Kaskoversicherung nach Inanspruchnahme des GAP-Ver-

sicherungsschutzes, um nach Beschädigung eines darlehensfinanzierten Fahrzeugs den noch teilweise valuierten Darlehensbetrag abzulösen.

Redaktioneller Leitsatz (BeckRS):

Ein Geschädigter eines Verkehrsunfalls kann den Rückstufungsschadens in der Kfz-Kaskoversicherung nach Inanspruchnahme des GAP-Versicherungsschutzes nicht gegenüber dem Schädiger geltend machen, wenn er diese aktiviert hatte, um nach Beschädigung seines darlehensfinanzierten Fahrzeugs den noch teilweise valuierten Darlehensbetrag abzulösen.

VGH MÜNCHEN: FLÜSSIGKEIT DES FUSSVERKEHRS VS. EIGENTUM

URTEIL VOM 17.12.2024 – 11 B 23.1620

BeckRS 2024, 39918

Redaktionelle Leitsätze:

1. Auch auf dem eigenen Grundstück aufgestellte Pflanzkübel können den öffentlichen Verkehr im Sinne des § 32 Abs. 1 StVO erschweren, wenn der Teil des Grundstücks seit langem als quasi öffentlicher Fußweg genutzt wird.

2. Da die beiden Reihen Tröge und Kübel erst durch ihr den Gehweg stark einengendes Zusammenwirken zur Erschwerung des Fußgängerverkehrs geführt haben und die Entfernung einer der beiden Reihen die Erschwerung beseitigt, steht es dem Kläger als Grundstückseigentümer frei zu entscheiden, welchem dieser Zwecke er den Vorrang einräumen möchte (Rn. 32).

OVG NRW: ZUTEILUNG DER SCHLÜSSEL- ZAHL 196 BEI FÜHRERSCHHEIN DER KLASSE B

URTEIL VOM 26.11.2024 – 16 A 1276/22

Amtlicher Leitsatz:

Nach § 6b Abs. 1 Satz 2 FeV muss der Teilnehmer, d. h. der Antragsteller, die Fahrerlaubnis der Klasse B in dem Zeitraum von mindestens fünf Jahren vor einer Zuteilung der Schlüsselzahl 196 ununterbrochen besessen haben. Es genügt nicht, dass er die Fahrerlaubnis der Klasse B insgesamt mindestens fünf Jahre lang, aber innerhalb des Zeitraums von fünf Jahren vor der Zuteilung der Schlüsselzahl 196 mit Unterbrechungen besessen hat.

OLG HAMM: ABSOLUTE FAHRUNTÜCHTIGKEIT BEI TRUNKENHEITSAHRT MIT E-SCOOTER

URTEIL VOM 08.01.2025 – 1 ORS 70/24

BeckRS 2025, 1706

Amtliche Leitsätze:

1. Elektrokleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger

als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKfV genannten zusätzlichen Merkmalen (E-Scooter), sind gemäß der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (eKfV) als Kraftfahrzeuge einzustufen.

2. Der Mindestwert für die unwiderlegliche Annahme von absoluter Fahruntüchtigkeit liegt für Führer von Elektrokraftfahrzeugen in diesem Sinne bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰.

3. Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist ein Täter dann regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn als rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr zugrunde liegt. Die Wirkung der gesetzlichen Vermutung geht dahin, dass für die Feststellung der Ungeeignetheit eine sie explizit begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Ausnahmefall vorliegen könnte. In einem solchen Fall muss das Gericht erkennen lassen, dass es ihm bewusst war, bei Ausnahmen vom Regelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absehen zu können. Solche besonderen Umstände können entweder in der Tat, in der Persönlichkeit des Täters oder dem Nachtatverhalten liegen und sind insbesondere dann besonders sorgfältig zu prüfen, wenn die Anlasst die Trunkenheit im Verkehr ist. Die Benutzung eines sog. E-Scooters durch einen alkoholbedingt fahruntüchtigen Fahrer widerlegt für sich genommen nicht die Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB.

OLG SCHLESWIG: KOLLISION ZWISCHEN ÜBERHOLER UND LINKSABBIEGENDEM LKW URTEIL VOM 11.02.2025 – 7 U 14/24

BeckRS 2025, 1274

Amtliche Leitsätze:

1. Überholt ein Pkw auf einer Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften im Bereich vor einer linksseitig befindlichen Einmündung eine langsamer werdende Fahrzeugkolonne mit einem Lkw an der Spitze, liegt jedenfalls dann eine unklare Verkehrslage i.S.d. § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO vor, wenn dem Pkw-Fahrer die Einmündung bekannt ist und er nicht auf weitere Anzeichen für ein beabsichtigtes Linksabbiegen des Lkw (z.B. Fahrtrichtungsanzeiger) achtet.

2. Die gemäß § 9 Abs. 1 S. 4 StVO gebotene zweite Rückschau hat unmittelbar vor dem Einleiten des Abbiegemanövers zu erfolgen. Eine (letzte) Rückschau mehrere Sekunden vor dem Abbiegen ist nicht als zeitgerecht anzusehen; dies gilt zumindest beim Linksabbiegen auf einer Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaften.

3. Überholt ein Pkw außerorts verbotswidrig eine Kolonne bei unklarer Verkehrslage und kollidiert er dabei mit einem nach links abbiegenden Lkw, dessen Fahrer die gebotene zweite Rückschau nicht „unmittelbar“ vor dem Abbiegen, sondern

mehrere Sekunden zu früh gehalten hat, ist eine Haftungsverteilung von $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$ zulasten des Pkw gerechtfertigt.

4. Bei der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs für einen unfallbedingt beschädigten Lkw ist ein Abzug für ersparte Eigenaufwendungen in Höhe von 10% der Netto-Mietkosten vorzunehmen.

OLG SAARBRÜCKEN: FESTSTELLUNGEN ZUM VERDIENSTAUSFALLSCHADEN EINES 75-JÄHRIGEN ZAHNARZTES NACH VERKEHRСУNFALL URTEIL VOM 17.01.2025 – 3 U 6/24

BeckRS 2025, 517

Amtliche Leitsätze:

1. Bei der Ermittlung des Verdienstausschadens kann im Rahmen der Prognose des gewöhnlichen Laufs der Dinge nicht ohne Weiteres angenommen werden, ein freiberuflich tätiger Zahnarzt wäre im Alter von fast 75 Jahren ohne den Unfall noch voll erwerbstätig gewesen.

2. Schadensersatz für eine behauptete Praxiswertminderung kann der Geschädigte erst verlangen, wenn diese sich bei Aufgabe oder Veräußerung der Praxis konkret auswirkt.

OLG CELLE: KEIN SOFORTIGES ANERKENNTNIS BEI UNZUREICHENDER VORPROZESSUALER HAFTUNGSEKLÄRUNG BESCHLUSS VOM 02.10.2024 – 14 W 27/24

BeckRS 2024, 38574

Redaktionelle Leitsätze:

1. Nach vorgerichtlich vergeblicher Aufforderung zur Abgabe einer vollumfänglichen Einstandspflichtklärung kann das im Prozess abgegebene Anerkenntnis nicht mehr sofortig sein.

2. Dementsprechend ist eine Feststellungsklage mit dem Ziel der vollständigen Einstandspflichtklärung grundsätzlich zulässig.

LG STUTTGART: ABSTAND BEI SEITLICH VERSETZT FAHRENDEN MOTORRADFAHRERN

URTEIL VOM 29.01.2025 – 27 O 112/24

Amtlicher Orientierungssatz:

Fahren zwei Motorradfahrer hintereinander, so muss der nachfolgende Motorradfahrer auch dann einen Abstand zum vorausfahrenden Motorrad einhalten, welcher bei einer plötzlichen Bremsung einen Anhaltevorgang hinter dem Vorausfahrenden zulässt, wenn die Motorradfahrer zugleich seitlich versetzt zueinander fahren und der Fahrstreifen beiden Motorradfahrern nebeneinander Platz bietet.

**LG ITZEHOE: EIN ALS CAMINGFAHRZEUG
VERSICHERTES KFZ IST IM SINNE DER
ALLGEMEINEN BEDINGUNG FÜR
KFZ-VERSICHERUNG (AKB), STAND 2021
KEIN PKW**

URTEIL VOM 17.01.2025 – 3 O 285/24

BeckRS 2025, 594

Amtliche Leitsätze:

1. Für ein als Campingfahrzeug versichertes Kfz kann die Neupreisschädigung nach A.2.6.1 AKB 2021 nicht verlangt werden, wenn diese bedingungsgemäß nur für Pkw vom Versicherer geleistet wird.

2. Abschleppkosten sind in der Kaskoversicherung nicht versichert, wenn ein Totalschaden vorliegt.



16. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG

Fortbildungsveranstaltung nach § 15 FAO für Verkehrsrecht – 10, 5 oder 2,5 Zeitstunden
09./10. Mai 2025 | Eurostars Park Hotel Maximilian | Maximilianstr. 28 | 93047 Regensburg

MICHAEL KLEINEKORTE

Rechtsanwalt und Fachanwalt für
Versicherungsrecht, Düsseldorf

Freitag, 09.05.2025

Thema: Neues Pflichtversicherungsgesetz, neue Kraftfahrthaftpflichtversicherungsverordnung und neues Ausländerpflichtversicherungsgesetz (5 Stunden)

NORBERT SCHNEIDER

Rechtsanwalt, Montabauer

Samstag, 10.05.2025

Thema: Abrechnung im Verkehrsrecht (2,5 Stunden)

HARALD HOFSTETTER

Stellvertr. Fachbereichsleiter der
Fahrerlaubnisbehörde, München

Samstag, 10.05.2025

Thema: Fahrerlaubnisrecht – Alkohol, Drogen, Aggressionen (2,5 Stunden)



Sichern Sie sich Ihre Teilnahme!

Jetzt informieren und online anmelden

www.ace.de/verkehrsrechtstag

Teilnahmegebühr inkl. MwSt.

Vertrauensanwälte 240 EUR | ACE-Mitglieder 265 EUR | Nicht-Mitglieder 300 EUR

Impressum: Der Verkehrsrechtler 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.