



INHALT

1. Aktuelle Themen

- _ Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Hinblick auf die Einführung eines THC-Grenzwertes 1
- _ Wolf: Teleoperiertes Fahren 4

2. Pressemitteilungen

- _ **BGH:** Beurteilung von Erfolgsaussichten einer Deckungsklage in der RSV 6
- _ **BGH:** Wirksamkeit von Rechtsschutzversicherungsbedingungen zum Schiedsgutachterverfahren 7
- _ **BVerwG:** Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge 9
- _ **VG Düsseldorf:** Privatfahrzeug darf von Carsharing-Parkplatz abgeschleppt werden 10

3. Rechtsprechung

- _ **OLG Frankfurt:** Anscheinsbeweis zulasten eines alkoholisierten Verkehrsteilnehmers 11
- _ **OLG Hamm:** Absehen vom Fahrverbot bei notstandsähnlicher Situation 21
- _ **OLG Schleswig-Holstein:** Haftungsverteilung bei Zusammenstoß mit ausscherendem Rechtsabbieger 23

4. Verkehrsrecht in Kürze

- _ **BGH:** Keine unzulässige Abschalt-einrichtung in Motoren EA 288 28
- _ **BGH:** Grundsätze des Werkstattrisikos anwendbar auch Sachverständigen-gutachten 28
- _ **OLG Schleswig:** UPE-Aufschläge von 10 % bei fiktiver Schadensberechnung ersatzfähig 28
- _ **OLG Schleswig:** Volle Haftung eines ohne Licht bei Dunkelheit Fahrenden für Kollision mit Grundstücksausfahrer 28
- _ **OLG Karlsruhe:** Zusätzliches Fahrverbot nach Aufhebung und Zurückverweisung verstößt gegen Verschlechterungsverbot 28

ÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRS-GESETZES IM HINBLICK AUF DIE EINFÜHRUNG EINES THC-GRENZWERTES

Am 05.06.2024 meldete der Deutsche Bundestag, dass der Verkehrsausschuss den Gesetzesentwurf der Koalitionsfraktion zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Ds 20/11370¹) billigte und der Weg zu einer Änderung damit geebnet ist.² Mit Beschluss vom 05.06.2023 (BT-Ds 20/11666³) empfiehlt der Verkehrsausschuss die Annahme des Gesetzesentwurfs (BT-Ds 20/11370) und die Ablehnung des Antrags auf Beibehaltung des Grenzwertes von 1 ng/ml THC im Blutserum (BT-Ds 20/11143⁴).⁵ Am 13.06.2024 soll der Bundestag abschließend über die Novelle beraten.

Die Gesetzesnovelle sieht vor, dass die derzeit durch die herrschende Rechtsprechung festgesetzte Grenze von 1,0 ng/ml THC im Blutserum auf 3,5 ng/ml angehoben wird. Bei der ursprünglichen Grenze von 1,0 ng/ml handelte es sich um die Nachweisgrenze.⁶ Dieser Wert setzt sich aus dem Grundwert von 0,5 ng/ml und einer Messtoleranz von weiteren 0,5 ng/ml zusammen.⁷ Mit diesem Wert wurde deutlich, dass das Führen eines Fahrzeugs unter dem Einfluss illegaler Substanzen nicht toleriert wird. Dabei war es nicht erheblich, ob tatsächlich eine Wirkung der konsumierten Droge vorgelegen hat. Nach Verabschiedung des Cannabisgesetzes und der Legalisierung von Cannabis erschien die strikte

Ablehnung nicht mehr zeitgemäß, so dass nun eine Anpassung zum Alkoholkonsum im Straßenverkehr erfolgen sollte. Mit § 44 KCanG wurde dafür bereits der Grundstein gelegt. Nun galt es, diesen Grundstein mit Leben zu füllen.

1. Empfehlung der Expertenkommission

Die Expertenrunde hat festgestellt, dass aufgrund der unterschiedlichen individuellen Wirkweise von Cannabis ein Wert, ab dem ein Fahrzeug vom Betroffenen nicht mehr sicher geführt werden kann, nicht festgelegt werden kann. Stattdessen hat sich die Expertenkommission dazu ausgesprochen, einen Wert zu finden, bei dem eine Auswirkung des THC auf die Fahrweise wahrscheinlich nicht zum Tragen kommt.⁸ Die cannabisbedingten Leistungsbeeinträchtigungen unterscheiden sich nach der Cannabisgewöhnung: Bei gelegentlichem Konsum fallen die Leistungseinschränkungen in der Regel gravierender aus als bei Personen, die regelmäßig konsumieren.⁹ Das führt dazu, dass eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei Personen, die nur gelegentlich Cannabis konsumieren, bei einer geringeren THC-Konzentration im Blutserum eintritt.

Nach Auswertung verschiedener Studien kommt die Expertenkommission zu

1 <https://dserver.bundestag.de/btd/20/113/2011370.pdf>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

2 <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1005916>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

3 <https://dserver.bundestag.de/btd/20/116/2011666.pdf>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

4 <https://dserver.bundestag.de/btd/20/111/2011143.pdf>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

5 <https://dserver.bundestag.de/btd/20/116/2011666.pdf>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

6 Vgl. z.B. BayOLG, Beschluss v. 20. I. 2003 - 4 St RR 133/02, NJW 2003, 1681, 1682.

7 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

8 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 12.06.2024; (BeckOK StVR/Scholz, 23. Ed. 15.4.2024, StVG § 24a Rn. 64).

9 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

dem Ergebnis, dass bei Werten unter 2 ng/ml im Blutserum keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.¹⁰ Bei einer Konzentration von 2–5 ng/ml zeigen sich bei Gelegenheitskonsumenten bereits erste Anzeichen des Ausfalls der Feinmotorik, die vergleichbar mit der Wirkung von Alkohol bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,2 Promille sind. Bei einem Wert von 5–10 ng/ml im Blutserum zeigen sich bei 75 bis 90 Prozent der Gelegenheitskonsumenten deutliche Beeinträchtigungen in verschiedenen Leistungstests. Selbst bei einem Wert von mehr als 7 ng/ml im Blutserum zeigte sich in den herangezogenen Studien kein erhöhtes Unfallrisiko. Dieser Wert entspricht einer BAK von 0,1–0,5 Promille. Bei diesem Wert sind jedoch Leistungseinbußen auch bei Gewohnheitskonsumenten zu erwarten. Bei einer Konzentration von 11,5 ng/ml im Blutserum zeigen sich Ausfallerscheinungen, z.B beim Spurhalten, die vergleichbar mit einer BAK von 0,5 Promille sind. Ab einem Wert von 13,8 ng/ml THC im Blutserum zeigte sich in Studien ein 10-fach höheres Unfallrisiko, vergleichbar einer Blutalkoholkonzentration von 1,0 Promille. Bei den verkehrssicherheitsrelevanten Leistungen zeigen sich ab 13,8 ng/ml THC im Blutserum Probleme bei der Fähigkeit des Spurhaltens, die vergleichbar mit einer Alkoholisierung von 0,8 Promille sind.¹¹

Insgesamt zeigte sich, dass eine zuverlässige Rückrechnung der THC-Konzentration – wie bei Alkohol – zum Unfallzeitpunkt nicht möglich ist. Bei den Studien erfolgte die Blutentnahme 2–5 Stunden nach dem Konsum.¹² Bei einer geringen Konzentration von ZHC im Blutserum zeigte sich kein erhöhtes Unfallrisiko, jedoch steigt dieses wie bei Alkohol auch mit höheren Werten im Blut deutlich an. So zeigte sich ab 7 ng/ml ein erhöhtes Unfallrisiko, dass vergleichbar mit einer BAK von 0,1 bis 0,5 Promille ist.

Die Expertenkommission sprach sich für einen Wert aus, der dem einer BAK von maximal 0,5 Promille entspricht. Problematisch dürfte bei der Festsetzung des Wertes auch die individuelle Verträglichkeit sein. Die Werte müssen daher so gewählt werden, dass sie für alle Konsumenten gleich sind, jedoch ein höheres Risiko für die Verkehrssicherheit ausgeschlossen wird. Da Leistungsdefizite bei einigen Gelegenheitskonsumenten bereits bei einem Wert zwischen 2 und 5 ng/ml THC im Blutserum festgestellt werden konnten, die der Beeinträchtigung der Feinmotorik einer BAK von 0,5 Promille entsprechen, empfahl die Expertenkommission den Mittelwert von 3,5 ng/ml als gesetzlichen Grenzwert aufzunehmen, wobei ein Mischkonsum zu untersagen ist.¹³ Für Fahranfänger und junge Erwachsene bis 21 Jahre soll der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum verbleiben.

Die Empfehlung wurde offenbar nicht einstimmig getroffen, da die Empfehlung auch ein abweichendes Votum des Vorsitzen-

den enthält, der appelliert, dass der derzeit geltende analytische Grenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum beibehalten wird.¹⁴

2. Gesetzesentwurf (BT-Ds 20/11370)

Aufgrund der Empfehlung der unabhängigen Expertenkommission ist eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes, der Fahrerlaubnisverordnung und der Bußgeldkatalogverordnung erforderlich.

a. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Die Einführung des THC-Grenzwertes soll systematisch bei den Ordnungswidrigkeiten zum Fahren unter Alkoholeinfluss in den § 24a StVG und § 24c StVG eingeführt werden. Diese sollen dann nach der Änderung [kursiv dargestellt] wie folgt gefasst werden:

§ 24a 0,5-Promille-Grenze, Tetrahydrocannabinol-Grenzwert

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.
- (1a) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 3,5 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat.
- (2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauscheden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blutserum nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.
- (2a) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine in Absatz 1a genannte Handlung begeht und
 1. ein alkoholisches Getränk zu sich nimmt oder
 2. die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks steht.
- (3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen der Absätze 1, 1a und 2 Satz 1 mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Euro und in den Fällen des Absatzes 2a mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

¹⁰ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S. 5 Tabelle 1, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

¹¹ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S. 5 Tabelle 1, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

¹² https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S. 6, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

¹³ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

¹⁴ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S.

- (4) Die Absätze 1a, 2 Satz 1 und Absatz 2a sind nicht anzuwenden, wenn eine dort oder in der Anlage zu dieser Vorschrift genannte Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.
- (5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz mit Zustimmung des Bundesrates die Liste der berauschenden Mittel und Substanzen in der Anlage zu dieser Vorschrift zu ändern oder zu ergänzen, wenn dies nach wissenschaftlicher Erkenntnis im Hinblick auf die Sicherheit des Straßenverkehrs erforderlich ist.

§ 24c Alkohol- und Cannabisverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig in der Probezeit nach § 2a oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr
1. ein alkoholisches Getränk oder die Substanz Tetrahydrocannabinol zu sich nimmt oder
 2. die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder der Substanz Tetrahydrocannabinol steht.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.
- (3) Absatz 1 ist nicht anzuwenden, wenn die Substanz Tetrahydrocannabinol aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Weitere Änderungen werden in § 25 Abs. 1 S. 2 StVG notwendig. Hier werden hinter § 24a die Wörter „Absatz 1 bis 2a“ eingefügt und in § 26 Abs. 1 S. 1 StVG sowie § 26a Abs. 1 Nr. 2 StVG wird jeweils die Angabe „bis 3“ durch die Angabe „bis 2a“ ersetzt und jeweils die Angabe „und 2“ gestrichen. Dementsprechend wird auch aus der Anlage zu § 24a Abs 5 StVG die Cannabis betreffende Zeile entfernt.

b. Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und der Bußgeldkatalogverordnung

Entsprechende Änderungen werden in der Fahrerlaubnisverordnung vorgenommen mit der Folge, dass bei der Klärung von Eignungszweifeln Zuwiderhandlungen nach § 24c StVG nicht berücksichtigt werden. Dementsprechend wird auch die Legaldefinition von Cannabismissbrauch angepasst. Bei der Bußgeldkatalogverordnung werden die Bußgelder und Fahrverbote denen der Alkoholdelikte vergleichbar angepasst. Bei Mischkonsum, also ab 3,5 ng/ml THC im Blutserum und Alkohol, beginnt das Bußgeld bei 1.000 € und 1 Monat Fahrverbot, ist bereits eine Entscheidung eingetragen, liegt das Bußgeld bei 1.500 € und das Fahrverbot bei 3 Monaten. Bei

mehreren eingetragenen Entscheidungen steigt das Bußgeld auf 2.000 €, das Regelfahrverbot verbleibt aber bei 3 Monaten.

3. Anmerkungen

Der Gesetzeswortlauf bleibt m.E. bei Mischkonsum hinter der Empfehlung der Expertengruppe zurück. Die Expertengruppe hatte unter Ziff. 6 Nr. 2) Satz 2 ihrer Empfehlungen ausgeführt: „Ordnungswidrig würde danach auch handeln, wer als Cannabiskonsument und Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.“

Auch bei geringeren Blutkonzentrationen als 3,5 ng/ml ist ein Betroffener dem Wortlaut nach Cannabiskonsument. Diese Eigenschaft kann nicht daran festgemacht werden, dass ein ordnungswidriges Handeln vorliegt. Die im Absatz 2 enthaltene Änderung ist derzeit lediglich eine Qualifikation zum Grundtatbestand, der in Absatz 1a dargestellt wird. Damit wird der Gesetzesentwurf der Empfehlung der Expertenkommission nicht vollständig gerecht. Tatsächlich hätte in Absatz 2 auf die Nachweisgrenze Bezug genommen werden müssen, um einen Mischkonsum wirksam zu erfassen. Nach der bisherigen Formulierung ist ein Mischkonsum erlaubt, solange ein Delinquent einen THC-Wert von unter 3,5 ng/ml Blutserum aufweist.

Auch eine wirkliche Anpassung an die bestehende Regelung zum Alkohol im Straßenverkehr ist mit der Regelung nicht erfolgt. Alkoholfahrten werden demnach nach wie vor großzügiger behandelt als Cannabiskonsumenten. Während die Ordnungswidrigkeit bei Alkoholfahrten erst bei einer BAK von 0,5 Promille beginnt, liegt die Ordnungswidrigkeitsschwelle bei Cannabiskonsum bei einem Wert, der einer Alkoholisierung von 0,2 Promille entspricht. Die Ausführungen der Expertenkommission zu den Grenzwerten in Bezug auf die verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigung überzeugen. Dementsprechend stellt sich nun die Frage, weshalb bei Alkoholfahrten erst ab 0,5 Promille eine Ahndung erfolgen soll. Es wäre daher zu begrüßen, wenn die Ordnungswidrigkeitsschwellen bei Alkoholfahrten ebenfalls angepasst werden und die Ordnungswidrigkeit bereits bei einer BAK von 0,2 Promille beginnen würde. Dies wäre der Verkehrssicherheit insgesamt sicherlich zuträglich.

Im Rahmen der „Vision Zero“, die sich zur Aufgabe gemacht hat, Verkehrstote zu vermeiden, wäre es sicherlich sinnvoller gewesen, die Alkoholgrenzwerte den bisher geltenden THC-Grenzwerten anzupassen. Aus Verkehrssicherheitsaspekten sollte ein Fahren unter jeglichem Einfluss von Rauschmitteln vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wäre ein Herabsetzen der Promillengrenze sicherlich der Verkehrssicherheit insgesamt zuträglich.

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

TELEOPERIERTES FAHREN

Die digitale Revolution im Mobilitätssektor umfasst viele Entwicklungen, und eine der interessantesten ist das teleoperierte Fahren, über das in den letzten Monaten immer häufiger gesprochen wird. Diese Technologie ermöglicht die Fernsteuerung von Fahrzeugen und wird bereits für die Nutzung in verschiedensten Szenarien der Güter- und Personenbeförderung erprobt. **Doch was genau bedeutet teleoperiertes Fahren?**

Teleoperiertes Fahren unterscheidet sich vom automatisierten Fahren, bei dem ein computergesteuertes System die Kontrolle übernimmt. Stattdessen bleibt beim teleoperierten Fahren ein menschlicher Fahrer, der sogenannte Teleoperator (oder Operator), am Steuer – allerdings aus der Ferne. Dies eröffnet zwei Hauptanwendungsfälle: Einerseits kann Teleoperation als Unterstützung und Rückfallebene im vollautomatisierten Fahrbetrieb dienen, andererseits kann ein Fahrzeug auch vollständig durch den Teleoperator ferngesteuert werden, als wäre er physisch anwesend.

In der Praxis wird dies durch die Erfassung der Fahrumgebung mittels Kameras und Sensoren sowie durch die Echtzeit-Übertragung an den Operator realisiert. Dieser sitzt an einem speziell ausgestatteten Arbeitsplatz mit Lenkrad, Pedalen und anderen Steuerungselementen, die denen in einem Fahrzeug ähneln. So kann der Teleoperator das Fahrzeug in Echtzeit steuern, was als „Remote Driving“ bekannt ist und eine vernetzte, menschliche Kontrolle ermöglicht.

Es wird jedoch zwischen weiteren Arten der Fernsteuerung im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren bzw. teleoperiertem Fahren unterschieden. Dazu zählen das „Remote Driving“, bei dem der Fahrer das Fahrzeug komplett fernsteuert, die „Remote Assistance“, bei der der Fahrer in bestimmten Situationen unterstützt oder steuert, und das „Remote Monitoring“, bei dem der Fahrer das Fahrzeug überwacht und bei Bedarf eingreifen kann.

Einsatzmöglichkeiten:

Die Hauptanwendungsfälle der Unterstützung und Rückfallebene im vollautomatisierten Fahrbetrieb, sowie der vollständigen Fernsteuerung eröffnen in der Praxis verschiedene Einsatzmöglichkeiten.

Am interessantesten wäre das teleoperierte Fahren wohl für die Logistikbranche. Dort könnte teleoperiertes Fahren Abläufe optimieren und Kosten einsparen. In Betriebs- und Logistik-Hubs oder abgegrenzten Zonen wie Produktionsstätten, Flughäfen, Häfen oder Minen könnten Operatoren Fahrzeuge über fest definierte Routen zum Ziel lenken. Denkbar wäre ebenfalls, dass einfache Abläufe durch autonomes Fahren erledigt werden und der Operator lediglich bei komplexen Abläufen (z.B. Be- und Entladen) eingreifen muss. Dies könnte die Effizienz erhöhen und den Bedarf an vor Ort anwesendem Fahrpersonal reduzieren. Gerade bei

Remote-Assistance oder Remote-Monitoring könnten Operatoren u.U. mehrere Fahrzeuge zugleich „steuern“.

Ebenfalls könnte eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen (etwa bei LKW-Fahrerinnen und -Fahrern) erreicht werden, indem lange Lenkzeiten verhindert werden. Ebenso muss der Operator nicht physisch den LKW lenken, was eine bessere Work-Life-Balance ermöglichen würde.

Ausgefallener sind Ideen, wie eine Weiterentwicklung von Carsharing. Hier könnten Fahrzeuge per App zum gewünschten Startort bestellt werden, wo sie von einem Teleoperator vorgefahren werden. Nach der Fahrt übernimmt der Teleoperator das Fahrzeug wieder und bringt es zum nächsten Parkplatz oder zum nächsten Kunden. Dies würde die Notwendigkeit für die Nutzer, nach verfügbaren Fahrzeugen oder Parkplätzen zu suchen, erheblich reduzieren. Damit könnte die Verfügbarkeit von Carsharing-Diensten selbst in Randgebieten spürbar verbessert werden. Denkbar wäre natürlich auch die Variante eines teleoperierten Taxis o.ä.

Rechtslage

Die StVO und das StVG verlangen, dass der Fahrzeugführer die Kontrolle über das Fahrzeug hat, was einen Fahrer im Fahrzeug voraussetzt. Weder für die Fahrzeugzulassung noch die Fahrzeugnutzung im **öffentlichen Straßenverkehr** existieren demnach rechtliche Regelungen, die eine Fernsteuerung durch einen Operator gestatten. Ein Operator kann bestimmte Pflichten, wie die Absicherung eines Unfallorts, nicht erfüllen. Auch die Erfüllung der sonstigen Pflichten aus § 23 StVO kann bei teleoperierten Fahrzeugen für den Fahrzeugführenden zu einem Problem werden. Ebenfalls aus technischer Sicht gibt es keine umfassenden Regelungen für teleoperiertes Fahren auf nationaler oder EU-Ebene.

Je nach Anwendungsbereich sind verschiedene Ansätze denkbar, um teleoperiertes Fahren zu ermöglichen. Möglich wäre eine Einzelgenehmigung mit Ausnahmegenehmigung gemäß §§ 21, 70 StVO. Dies wäre insbesondere für die logistische Nutzung in abgegrenzten Zonen (Häfen, Betriebsgelände) ein denkbarer Weg, wobei der Genehmigungsaufwand bei einer „serienmäßigen“ Nutzung teleoperierter Fahrzeuge enorm sein dürfte. Für eine bundesweite Nutzung im Rahmen der Lkw-Branche wäre dieser Weg wohl nicht zielführend.

Ebenso wäre die Schaffung einer Rechtsverordnung für die Zulassung und den Betrieb von teleoperiertem Fahren auf Grundlage des § 1j Abs. 2 StVG möglich. Je nach konkreter Ausgestaltung dieser Verordnung wären weitergehende Genehmigungen möglich, sodass es keiner einzelnen Genehmigungen bedürfte. Jedoch ist anzunehmen, dass eine solche Verordnung – parallel zur Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion – den Betrieb nur in festgelegten

Betriebsbereichen erlauben würde, sodass auch hier v.a. die logistische Nutzung in abgegrenzten Zonen nutzbar gemacht würde.

Denkbar ist wäre natürlich auch eine Gesetzesänderung des § 6 StVG, um eine Ergänzung einer Ermächtigungsgrundlage für teleoperiertes Fahren zu erreichen.

Zuletzt kann natürlich immer ein Vorstoß auf europäischer Ebene erreicht werden, in welchem eine Genehmigung über EU-Typengenehmigungen erfolgen müsste.

Fazit

Teleoperiertes Fahren ist als „Vorstufe“ von autonomem Fahren eine wichtige Entwicklungsstufe, die maßgeblich zur Digitalisierung des Mobilitätssektors beitragen kann. Rechtliche Rahmenbedingungen sollten geschaffen werden – auch um die Entwicklung von autonomem Fahren voranzutreiben. Dabei müssen aber natürlich die entsprechenden technischen Standards Voraussetzung sein, um die Sicherheit des (öffentlichen) Straßenverkehrs gewährleisten zu können. Jüngst gab es einen Vorstoß des Bundesverkehrsministeriums zum Thema teleoperiertes Fahren – wie diese angekündigte Verordnung aussehen wird bleibt aber abzuwarten.

*Luis Wolf, Referent Verbraucherschutz, Berlin,
ACE Auto Club Europa e.V.*

BGH: BEURTEILUNG DER ERFOLGSAUSSICHTEN EINER DECKUNGSKLAGE IN DER RECHTSSCHUTZ-VERSICHERUNG – „DIESELKLAGEN“

Pressemitteilung Nr. 124/2024 vom 05.06.2024

Urteil vom 5. Juni 2024 – IV ZR 140/23

Der unter anderem für Versicherungsvertragsrecht zuständige IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat entschieden, dass für die Beurteilung der hinreichenden Erfolgsaussicht des Deckungsschutzanspruchs eines Versicherungsnehmers in der Rechtsschutzversicherung der Zeitpunkt des Schlusses der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht maßgeblich ist, wenn im Deckungsschutzverfahren nach dem Zeitpunkt der Bewilligungsreife eine Klärung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung (hier durch den Gerichtshof der Europäischen Union in den sog. Dieselverfahren) zu seinen Gunsten erfolgt.

Sachverhalt und bisheriger Prozessverlauf:

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Feststellung der Verpflichtung zur Gewährung von Deckungsschutz für die außgerichtliche und erstinstanzliche Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen gegen eine Herstellerin wegen behaupteter Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung bei einem von ihm erworbenen Fahrzeug in Anspruch. Er unterhält bei der Beklagten eine Rechtsschutzversicherung, die Schadensersatzansprüche umfasst. Die dem Versicherungsvertrag zugrundeliegenden Allgemeinen Rechtsschutz-Versicherungsbedingungen (ARB 2016) lauten auszugsweise:

„§ 3a Ablehnung des Rechtsschutzes wegen mangelnder Erfolgsaussichten oder wegen Mutwilligkeit – Stichentscheid

Die A. kann den Rechtsschutz ablehnen, wenn ihrer Auffassung nach

a) in einem der Fälle des § 2 a) bis g), n), q) aa) und cc) sowie r) aa) die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen keine hinreichende Aussicht auf Erfolg hat oder

...

In diesen Fällen ist dem Versicherungsnehmer, nachdem dieser die Pflichten gemäß § 17 Abs. 1 b) erfüllt hat, die Ablehnung unverzüglich unter Angabe der Gründe schriftlich mitzuteilen.

...“.

Der Kläger erwarb im August 2020 ein gebrauchtes Wohnmobil zu einem Kaufpreis von 39.790 €. Er beabsichtigt mit einer Klage gegen die Herstellerin, Schadensersatzansprüche (§§ 823 Abs. 2, 826 BGB) gerichtet auf Rückabwicklung des Kaufvertrages geltend zu machen. Er wirft ihr vor, die Verantwortlichen hätten das von ihm erworbene Fahrzeug mit unzulässigen Abschalteinrichtungen im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007, insbesondere einem Thermofenster, ausgestattet und ihn dadurch vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt.

Die Beklagte hat die erbetene Kostenzusage mit Schreiben vom 16. Februar 2021 abgelehnt, weil weder ein Rechtsverstoß vorliege noch Erfolgsaussichten in der Sache bestünden.

Das Landgericht hat die Deckungsschutzklage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht - im schriftlichen Verfahren mit Schriftsatzfrist bis zum 15. Mai 2023 – unter Zurückweisung des Rechtsmittels im Übrigen das erstinstanzliche Urteil abgeändert und unter anderem festgestellt, dass die Beklagte aus dem Versicherungsvertrag verpflichtet ist, die Kosten der erstinstanzlichen Geltendmachung von deliktischen Schadensersatzansprüchen des Klägers gegen die Herstellerin aufgrund des Kaufs des Fahrzeugs und der von dem Kläger behaupteten Manipulation der Abgassteuerung dieses Fahrzeugs aus einem Streitwert von bis zu 38.848,89 € zu tragen. Dagegen richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Beklagten, mit der sie ihr Begehren auf vollständige Klageabweisung weiterverfolgt.

Entscheidung des Senats:

Der Bundesgerichtshof hat die Revision des Versicherers zurückgewiesen. Erfolgt nach dem Zeitpunkt der sogenannten Bewilligungsreife eine Klärung der Rechtslage durch die höchstrichterliche Rechtsprechung (hier durch den Gerichtshof der Europäischen Union) zugunsten des Versicherungsnehmers, sind für die Beurteilung des Deckungsschutzanspruchs die Erfolgsaussichten der beabsichtigten Klage im Zeitpunkt des Schlusses der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht maßgeblich.

Für die Frage, ob die beabsichtigte Wahrnehmung der rechtlichen Interessen des Versicherungsnehmers hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet, ist zwar grundsätzlich auf den Zeitpunkt der Bewilligungsreife des Deckungsgesuchs, d.h. auf den Zeitpunkt, in dem der Rechtsschutzversicherer seine Entscheidung trifft (hier Dezember 2021), abzustellen. Treten aber - wie hier - zwischen der ablehnenden Entscheidung des Deckungsschutzanspruchs und der gerichtlichen Entscheidung über eine Deckungsklage Änderungen in der Beurteilung der Erfolgsaussichten ein, die sich zugunsten des Rechtsschutzsuchenden auswirken und die nach dem einschlägigen Fachrecht zu berücksichtigen sind, sind diese bei der Prüfung der Erfolgsaussichten zu beachten. Das Berufungsgericht hat im Streitfall daher zu Recht bei der Prüfung der Erfolgsaussichten die nach dem Zeitpunkt der Deckungsablehnung ergangene, dem klagenden Versicherungsnehmer günstige Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH, Urteil vom 21. März 2023, Mercedes-Benz Group, C- 00/21, EU:C:2023:229, NJW 2023, 1111 ff.) berücksichtigt, wonach Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG

(Rahmenrichtlinie) i.V.m. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs schützen können.

Das Berufungsgericht hat auch rechtsfehlerfrei entschieden, dass die vom Kläger beabsichtigte gerichtliche Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen Aussicht auf Erfolg hat. Zum Zeitpunkt des Ablaufs der im schriftlichen Verfahren gemäß § 128 Abs. 2 Satz 2 ZPO bis zum 15. Mai 2023 festgesetzten Schriftsatzfrist, die dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht, ist das Berufungsgericht unter Berücksichtigung der genannten Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 21. März 2023 sowie der Anforderungen an die hinreichenden Erfolgsaussichten der beabsichtigten Klage nach der Behauptung des Klägers zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung aufgrund des behaupteten Thermofensters ohne Rechtsfehler davon ausgegangen, dass die Annahme eines fälligen Schadensersatzanspruchs aus §§ 823 Abs. 2, 31 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27

Abs. 1 EG-FGV, Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG (Rahmenrichtlinie) jedenfalls nicht unvertretbar erschien. Zu diesem Zeitpunkt bedurften die Einzelheiten der Voraussetzungen und der Modalitäten eines solchen Schadensersatzanspruchs noch einer weiteren Klärung, die erst durch die Urteile des Bundesgerichtshofs vom 26. Juni 2023 erfolgte. Soweit sich aus den neueren Entscheidungen des Bundesgerichtshofs ergeben könnte, dass dem Kläger der geltend gemachte Schadensersatzanspruch nicht oder nur im geringeren Umfang zusteht, führt dies hier zu keinem anderen Ergebnis, weil das Berufungsgericht zum Zeitpunkt des Erlasses seines Urteils die weitere Entwicklung der Rechtsprechung nicht absehen konnte.

Vorinstanzen:

Landgericht Dortmund - Urteil vom 4. Januar 2023 - 7 O 20/22
Oberlandesgericht Hamm - Urteil vom 12. Juni 2023 - 6 U 22/23

BGH: WIRKSAMKEIT VON RECHTSSCHUTZ-VERSICHERUNGSBEDINGUNGEN ZUM SCHIEDSGUTACHTERVERFAHREN

Pressemitteilung Nr. 131/2024 vom 12.06.2024

Urteil vom 12. Juni 2024 – IV ZR 341/22

Der unter anderem für das Versicherungsvertragsrecht zuständige IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat entschieden, dass die von einem Versicherer in seinen Rechtsschutzversicherungsbedingungen verwendeten Klauseln über das Schiedsgutachterverfahren nach Ablehnung des Rechtsschutzes wirksam sind.

Sachverhalt und Prozessverlauf:

Der Kläger ist der Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände, der als qualifizierte Einrichtung nach § 4 UKlaG eingetragen ist. Der beklagte Versicherer verwendet Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2019), die Klauseln zum Schiedsgutachterverfahren nach Ablehnung des Rechtsschutzes wegen mangelnder Erfolgsaussichten oder wegen Mutwilligkeit der Wahrnehmung der rechtlichen Interessen enthalten. Diese lauten auszugsweise wie folgt:

„§ 3a Ablehnung des Rechtsschutzes wegen mangelnder Erfolgsaussichten oder wegen Mutwilligkeit – Schiedsgutachterverfahren

...

(2) ¹Mit der Mitteilung über die Rechtsschutzablehnung ist der Versicherungsnehmer darauf hinzuweisen, dass er, so-

weit er der Auffassung des Versicherers nicht zustimmt und seinen Anspruch auf Rechtsschutz aufrechterhält, innerhalb eines Monats die Einleitung eines Schiedsgutachterverfahrens vom Versicherer verlangen kann. ²Mit diesem Hinweis ist der Versicherungsnehmer aufzufordern, alle nach seiner Auffassung für die Durchführung des Schiedsgutachterverfahrens wesentlichen Mitteilungen und Unterlagen innerhalb der Monatsfrist dem Versicherer zuzusenden. ...

...

(4) ¹Schiedsgutachter ist ein seit mindestens fünf Jahren zur Rechtsanwaltschaft zugelassener Rechtsanwalt, der von dem Präsidenten der für den Wohnsitz des Versicherungsnehmers zuständigen Rechtsanwaltskammer benannt wird. ²Dem Schiedsgutachter sind vom Versicherer alle ihm vorliegenden Mitteilungen und Unterlagen, die für die Durchführung des Schiedsgutachterverfahrens wesentlich sind, zur Verfügung zu stellen.

...“

Der Kläger hält diese Klauseln für unwirksam. Er begehrt mit seiner Klage, dem Beklagten bei Meidung von Ordnungsmitteln aufzugeben, es zu unterlassen, diese in Verträgen mit Verbrauchern zu verwenden und sich auf sie zu berufen.

Das Landgericht hat der Klage teilweise stattgegeben und den Beklagten verurteilt, die Verwendung der Klauseln in § 3a Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4 Satz 1 und 2 ARB 2019 zu unterlassen. Das Berufungsgericht hat das landgerichtliche Urteil abgeändert

und den Beklagten unter Abweisung der weitergehenden Klage zur Unterlassung der Verwendung der Klausel in § 3a Abs. 2 Satz 1 ARB 2019 verurteilt. Dagegen richten sich die vom Berufungsgericht zugelassenen Revisionen beider Parteien, die - soweit zu ihrem Nachteil entschieden worden ist - ihre jeweiligen Begehren weiterverfolgen.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat die Revision des Klägers zurückgewiesen. Auf das Rechtsmittel der Beklagten hat der Senat das Berufungsurteil aufgehoben, soweit zu ihrem Nachteil entschieden worden ist, und die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Alle vom Kläger angegriffenen Teilklauseln halten einer Inhaltskontrolle gemäß § 307 BGB stand und weichen nicht im Sinne des § 129 VVG von § 128 Satz 1 VVG ab.

Die Klausel in § 3a Abs. 2 Satz 1 ARB 2019 bestimmt, wie ihre Auslegung ergibt, eine Ausschlussfrist und verstößt insoweit nicht gegen das Transparenzgebot des § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB. Sie ist insbesondere nicht deshalb intransparent, weil sie dem Versicherungsnehmer nicht verdeutlicht, welche Folgen es für seinen Anspruch auf Durchführung des Schiedsgutachterverfahrens hat, wenn der Versicherer in der Mitteilung eine Fristsetzung unterlässt. Eine solche ausdrückliche Regelung von Rechtsfolgen, die sich für den Fall ergeben, dass der Verwender Allgemeiner Geschäftsbedingungen einer sich in den Bedingungen selbst auferlegten Verpflichtung zuwiderhandelt, fordert das Transparenzgebot nicht. Es bedurfte auch nicht einer ausdrücklichen Regelung dazu, dass die Versäumung der Frist das Recht des Versicherungsnehmers unberührt lässt, den Anspruch auf Rechtsschutz im Wege der Deckungsklage geltend zu machen. Der durchschnittliche Versicherungsnehmer entnimmt bereits dem Wortlaut der Klausel, wonach er die Durchführung des Schiedsgutachterverfahrens verlangen „kann“, dass diese für ihn ein Recht, nicht aber eine Pflicht begründet. Die Klausel weicht auch nicht von der halbzwingenden Bestimmung des § 128 Satz 1 VVG ab, die keine konkreten Vorgaben für das durchzuführende Verfahren enthält und dem Versicherer insoweit einen Ausgestaltungsspielraum belässt. Deshalb benachteiligt sie den Versicherungsnehmer auch nicht unangemessen im Sinne von § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB.

Auch die Klausel in § 3a Abs. 2 Satz 2 ARB 2019 hält einer Inhaltskontrolle stand. Zu Recht hat das Berufungsgericht angenommen, dass ihr eine Ausschlusswirkung nicht zu entnehmen ist. Dem durchschnittlichen Versicherungsnehmer erschließt sich vielmehr aus dem für ihn erkennbaren Sinn und Zweck der Verpflichtung, alle nach seiner Auffassung für die Durchführung des Schiedsgutachterverfahrens wesentlichen Mitteilungen und Unterlagen innerhalb der Monatsfrist dem Versicherer zuzusenden, dass es darum geht, dem Schiedsgutachter eine Tatsachengrundlage zur Verfügung zu stellen, die ihm eine möglichst zeitnahe Entscheidung ermöglicht. Er wird daraus aber weder folgern, dass nach Fristablauf dem Versicherer übersandte Mitteilungen und Unterlagen nicht auch dem Schiedsgutachter zur Verfügung zu stellen sind,

noch wird er daraus schließen, dass er dem Schiedsgutachter seinerseits für die Durchführung des Verfahrens wesentliche Mitteilungen und Unterlagen nicht mehr übermitteln kann.

Die Klausel in § 3a Abs. 4 Satz 1 ARB 2019 ist ebenfalls wirksam. Sie ist insbesondere nicht intransparent, weil sie dem Versicherungsnehmer nicht ausdrücklich die Möglichkeit vorbehält, den Schiedsgutachter wegen Besorgnis der Befangenheit abzulehnen. Der durchschnittliche Versicherungsnehmer erwartet im Rahmen dieser Klausel, die das Bestellungsverfahren regelt und dabei generell-abstrakte Kriterien für die Auswahl des Schiedsgutachters festlegt, keine Regelung dazu, ob und unter welchen Voraussetzungen ihm im Einzelfall das Recht vorbehalten bleibt, Einwände gegen die Auswahl des Gutachters vorzubringen. Er entnimmt bereits dem Umstand, dass der Schiedsgutachter durch den Präsidenten der für seinen Wohnsitz zuständigen Rechtsanwaltskammer - und damit durch einen neutralen Dritten - aus dem Kreis der seit mindestens fünf Jahren zur Rechtsanwaltschaft zugelassenen Rechtsanwälte zu bestimmen ist, dass der Schiedsgutachter die Gewähr für eine unparteiliche Entscheidung bieten muss.

Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht schließlich die Wirksamkeit der Klausel in § 3a Abs. 4 Satz 2 ARB 2019 bejaht. Sie ist insbesondere nicht deshalb unwirksam, weil sie dem Versicherer das Recht eröffnet, dem Schiedsgutachter die Übermittlung solcher Mitteilungen und Unterlagen vorzuenthalten, die er zwar vom Versicherungsnehmer erhalten hat, aber selbst nicht für wesentlich hält. Bereits dem Wortlaut der Klausel entnimmt der durchschnittliche Versicherungsnehmer, dass der Versicherer dem Schiedsgutachter alle ihm vorliegenden Mitteilungen und Unterlagen zur Verfügung zu stellen hat, die für die Durchführung des Verfahrens - objektiv - wesentlich sind. Die Klausel gibt dem Versicherungsnehmer demzufolge keine Anhaltspunkte dafür, dass der Versicherer berechtigt ist, im Wege einer „Vorauswahl“ nur das an den Gutachter weiterzuleiten, was er selbst - subjektiv - für wesentlich hält.

Vorinstanzen:

Landgericht Hannover - Urteil vom 8. November 2021 - 18 O 123/21

Oberlandesgericht Celle - Urteil vom 22. September 2022 - 8 U 336/21

BVERWG: ZU DEN VORAUSSETZUNGEN EINES ANSPRUCHS VON ANWOHNERN GEGEN DIE STRASSENVERKEHRSBEHÖRDE AUF EINSCHREITEN GEGEN VERBOTSWIDRIG AUF DEN GEHWEGEN GEPARKTE FAHRZEUGE

Pressemitteilung Nr. 28/2024 vom 06.06.2024

Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge Anwohner können bei einer erheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzten Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über das Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken haben. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute entschieden.

Die Kläger begehren von der Beklagten ein straßenverkehrsbehördliches Einschreiten gegen Fahrzeuge, die aufgesetzt auf den Gehwegen in drei Bremer Straßen geparkt werden. Die Kläger sind Eigentümer von Häusern in den betreffenden Straßen. Die drei Straßen sind Einbahnstraßen. Die Fahrbahnen sind zwischen 5,00 und 5,50 Metern breit; auf beiden Seiten verlaufen Gehwege mit einer Breite zwischen 1,75 und 2,00 Metern. Verkehrszeichen mit Regelungen zum Halten und Parken sind nicht angeordnet. Seit Jahren wird unter anderem in den drei Straßen auf beiden Seiten nahezu durchgehend verbotswidrig aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt.

Die gegen die Straßenverkehrsbehörde der beklagten Freien Hansestadt Bremen gerichteten Anträge der Kläger, Maßnahmen gegen das Parken auf den Gehwegen in den Straßen zu ergreifen, lehnte die Beklagte ab. Verkehrszeichen und -einrichtungen seien nicht - wie für deren Anordnung geboten - zwingend erforderlich. Das Gehwegparken sei bereits auf der Grundlage von § 12 Abs. 4 und 4a der Straßenverkehrsordnung (StVO) verboten.

Auf die hiergegen nach erfolglosem Widerspruch erhobenen Klagen hat das Verwaltungsgericht Bremen die Beklagte unter Aufhebung der angegriffenen Bescheide verpflichtet, die Kläger unter Beachtung seiner Rechtsauffassung neu zu bescheiden; im Übrigen hat es die Klagen abgewiesen. § 12 Abs. 4 und 4a StVO habe eine drittschützende Wirkung zu ihren Gunsten. Wegen der Dauer und Häufigkeit der Beeinträchtigungen sei das Entschließungsermessen der Beklagten auf Null reduziert; die Beklagte sei zum Einschreiten verpflichtet. Gegen dieses Urteil haben die Kläger und die Beklagte Berufung eingelegt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberverwaltungsgericht Bremen die erstinstanzliche Entscheidung dahin geändert, dass eine erneute Entscheidung über

die Anträge der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts zu erfolgen habe; im Übrigen hat es die Berufungen zurückgewiesen. Wie das Verwaltungsgericht hat das Oberverwaltungsgericht eine drittschützende Wirkung von § 12 Abs. 4 und 4a StVO zugunsten der Kläger bejaht. Die Beklagte habe über das Begehren der Kläger nicht ermessensfehlerfrei entschieden. Anders als das Verwaltungsgericht war das Oberverwaltungsgericht aber der Auffassung, dass das Entschließungsermessen der Beklagten nicht auf Null reduziert sei. Eine Pflicht, auf die Anträge der Kläger in den drei Straßen unmittelbar einzuschreiten, bestehe jedenfalls derzeit nicht. Es sei nicht zu beanstanden, wenn sie zunächst den Problemdruck in den am stärksten belasteten Quartieren zu ermitteln und ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen umzusetzen gedenke.

Gegen das Berufungsurteil haben die Kläger und die Beklagte Revision eingelegt. Auf die Revision der Beklagten hat das Bundesverwaltungsgericht die angefochtenen Urteile geändert und die Beklagte verpflichtet, die Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts neu zu bescheiden; im Übrigen hat es die Revisionen zurückgewiesen. Das Berufungsgericht hat ohne Bundesrechtsverstoß angenommen, dass das § 12 Abs. 4 und 4a StVO zu entnehmende Gehwegparkverbot eine drittschützende Wirkung zugunsten der Kläger hat. Das Verbot des Gehwegparkens schützt nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch Anwohner, die in der Nutzung des an ihr Grundstück grenzenden Gehwegs erheblich beeinträchtigt werden. Nach den vom Oberverwaltungsgericht getroffenen Feststellungen ist diese Voraussetzung bei den Klägern erfüllt. Die weitere Annahme des Berufungsgerichts, das Entschließungsermessen der Beklagten sei nicht auf Null reduziert, sei also noch nicht zu einem unmittelbaren Einschreiten verpflichtet, verstößt nicht gegen Bundesrecht. Da das unerlaubte Gehwegparken nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in der gesamten Stadt, insbesondere in den innerstädtischen Lagen weit verbreitet ist, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Beklagte zunächst die am stärksten belasteten Quartiere ermittelt, Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite priorisiert und ein entsprechendes Konzept für ein stadtweites Vorgehen umsetzt. Auf die Revision der Beklagten waren die angefochtenen Urteile zu ändern, soweit sie den Klägern einen Anspruch in Bezug auf die "streitgegenständlichen Straßen" zuerkannt haben. Die drittschützende Wirkung des Gehwegparkverbots aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO ist regelmäßig - und so auch hier

- auf den Gehweg beschränkt, der auf der „eigenen“ Straßenseite des Anwohners verläuft; umfasst ist in der Regel auch nur der Straßenabschnitt bis zur Einmündung „seiner“ Straße in die nächste (Quer-)Straße. In Bezug auf weitere Abschnitte des Gehwegs sind die Anwohner Teil des allgemeinen Kreises der Gehwegbenutzer und nicht mehr hinreichend von der Allgemeinheit unterscheidbar. Unter Beachtung der insoweit vom Berufungsurteil abweichenden Rechtsauffassung des

Bundesverwaltungsgerichts hat die Beklagte erneut über die Anträge der Kläger zu entscheiden.

[BVerwG 3 C 5.23 - Urteil vom 06. Juni 2024](#)

Vorinstanzen:

OVG Bremen, OVG I LC 64/22 - Urteil vom 13. Dezember 2022 - VG Bremen, VG 5 K 1968/19 - Urteil vom 11. November 2021 -

VG DÜSSELDORF: PRIVATFAHRZEUG DARF VON CARSHARING-PARKPLATZ ABGESCHLEPPT WERDEN

Pressemitteilung vom 28.02.2024

Aktenzeichen: 14 K 491/23

Das Ordnungsamt darf einen privaten Pkw, der auf einem Carsharing-Parkplatz abgestellt worden ist, unabhängig davon, ob ein Carsharing-Fahrzeug an der Nutzung dieses Parkplatzes konkret gehindert worden ist, abschleppen lassen. Das hat die 14. Kammer des Verwaltungsgerichts Düsseldorf mit Urteil vom 20. Februar 2024 - das den Beteiligten nunmehr zugestellt wurde - entschieden und die Klage der Fahrzeugführerin gegen den Leistungs- und Gebührenbescheid abgewiesen.

Die Klägerin hatte ihren Pkw auf einer Fläche an der Düsseldorfer Straße in Duisburg abgestellt, die durch Verkehrsschilder als Parkplatz für Carsharing-Fahrzeuge gekennzeichnet war. Ein Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung der Stadt Duisburg stellte den Verstoß fest und beauftragte einen Abschleppwagen. Kurz vor dessen Eintreffen erschien die Klägerin und entfernte ihr Fahrzeug von dem Parkplatz. Die Stadt Duisburg machte ihr gegenüber mit Leistungs- und Gebührenbescheid die Kosten der Leerfahrt des Abschleppwagens geltend und setzte eine Verwaltungsgebühr fest. Zur Begründung ihrer Klage gegen diesen Bescheid trug die Klägerin vor, sie habe nur 11 Minuten auf dem Carsharing-Platz geparkt und zu dieser Zeit seien noch weitere Parkplätze frei gewesen, so dass ein Abschleppen nicht notwendig gewesen sei.

Das Gericht hat nun entschieden, dass die Beauftragung des Abschleppwagens rechtmäßig war, und zur Begründung ausgeführt: Ein Fahrzeug, das auf einem nach der Beschilderung ausschließlich Carsharing-Fahrzeugen vorbehaltenen Parkplatz steht, aber nicht am Carsharing teilnimmt, wird so betrachtet, als wenn es in einem absoluten Halteverbot stünde. Die Abschleppmaßnahme war verhältnismäßig, weil die Funktion der Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge nur dann gewährleistet ist, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtig-

ten Fahrzeugen freigehalten werden. Daher kommt es auch nicht darauf an, ob die Klägerin durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Carsharing-Fahrzeug am Parken gehindert hat. Das Abschleppen ist auch unter dem Gesichtspunkt gerechtfertigt, dass von einem zu Unrecht auf einem Carsharing-Parkplatz abgestellten Fahrzeug eine negative Vorbildwirkung für andere Kraftfahrer ausgeht.

Gegen das Urteil kann beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster die Zulassung der Berufung beantragt werden.

OLG FRANKFURT A. M.: ANSCHEINSBEWEIS GEGEN ALKOHOLISIERTEN VERKEHRSTEILNEHMER FÜR DIE VERURSACHUNG EINES UNFALLS

Urteil vom 25.01.2024 – 26 U 11/23

BeckRS 2024, 1397

Redaktionelle Leitsätze:

1. Erfasst ein alkoholisierte Pkw-Fahrer (0,96 Promille) einen die Straße überquerenden Fußgänger, weil er trotz für ihn erkennbarer Überquerungsabsicht nicht gebremst hat, ist eine Haftungsverteilung 75 zu 25 zulasten des Pkw-Fahrers angemessen, wenn er den Fußgänger beim Betreten der Straße hätte erkennen können.

2. Zur Schadenhöhe: Beim Haushaltsführungsschaden ist der Nettostundensatz einer fiktiven Hilfskraft auf 10 Euro zu schätzen. (Leitsätze der Redaktion)

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Gießen vom 2. März 2023 – unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten sowie der weitergehenden Berufung der Klägerin – abgeändert.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin ein Schmerzensgeld in Höhe von € 52.500,00 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin € 5.633,25 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen.

Darüber hinaus werden die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 1.954,46 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen. Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der Klägerin drei Viertel ihres materiellen und immateriellen Zukunftsschadens aus Anlass des Verkehrsunfalls vom 20. Juli 201X gegen 20:04 Uhr auf der Straße in Stadt1 zu ersetzen.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits im ersten und im zweiten Rechtszug haben die Beklagten als Gesamtschuldner zu 69% und die Klägerin zu 31% zu tragen.

Dieses Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Beiden Parteien bleibt jeweils nachgelassen, die Zwangsvollstreckung seitens der je-

weils anderen Partei durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, sofern nicht die entsprechende Partei vor Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Die Klägerin begehrt Schadensersatz und Schmerzensgeld aus einem Verkehrsunfall.

Der Unfall ereignete sich am 20. Juli 201X kurz nach 20:00 Uhr in Stadt1 auf der Straße1 (B 62).

Der Beklagte zu 1 befuhr mit dem Fahrzeug Marke Typ1 mit dem amtlichen Kennzeichen ... die Straße1 stadteinwärts. Das Fahrzeug ist bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversichert.

Die Klägerin war mit weiteren Personen als Fußgängerin unterwegs und wollte die Straße1 von rechts nach links (aus Fahrtrichtung des Beklagten zu 1 gesehen) überqueren.

Die Straße1 (B 62) wird in diesem Bereich von der Straße2 gekreuzt. Die Kreuzung ist mit einer Lichtzeichenanlage geregelt. Auch für die Fußgänger ist an der Stelle, an der die Klägerin die Straße1 überqueren wollte, eine Fußgängerampel vorhanden. Allerdings sieht die Ampelschaltung vor, dass um 20:00 Uhr zunächst die Lichtzeichenanlage für alle Fahrtrichtungen (und auch für die Fußgänger) für kurze Zeit auf Rot geschaltet und sodann ausgeschaltet wird, während für den Verkehr der Straße2 noch gelbes Blinklicht gezeigt wird.

Die Klägerin stand mit der sie begleitenden Fußgängergruppe am Fahrbahnrand der Straße1. Die Fußgängerampel zeigte Rotlicht. Als die Ampel ausgeschaltet wurde, begann die Klägerin, die Straße1 zu überqueren und wurde, bevor sie noch die in der Mitte zwischen beiden Fahrbahnen befindliche Verkehrsinsel erreicht hatte, von dem Fahrzeug des Beklagten zu 1 erfasst und in die Höhe geschleudert.

Der Beklagte zu 1 war zum Unfallzeitpunkt mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,96 Promille alkoholisiert. Die Klägerin erlitt diverse schwere Verletzungen. Auf den Inhalt des Arztberichts vom 17. August 201X der Klinik1 Stadt2 (Bl. 22 f. d. A.) wird Bezug genommen.

Die Klägerin wurde bis zum 18. August 201X in der Klinik1 stationär behandelt. In der Zeit vom 26. September 201X bis

zum 27. Oktober 201X befand sich die Klägerin in einer Anschlussheilbehandlung in der Klinik² Stadt³. In der Zeit vom 13. März bis zum 20. März 201Y erfolgte eine weitere stationäre Behandlung der Klägerin in der Klinik¹ zur operativen Metalentfernung.

Die Höhe des materiellen Schadens haben die Parteien – mit Ausnahme des Haushaltsführungsschadens – im zweiten Rechtszug unstreitig gestellt. Dieser beläuft sich – ohne den geltend gemachten Haushaltsführungsschaden – auf insgesamt € 6.991,00 und setzt sich zusammen aus:

- _ 1. Kosten für den Ersatz bzw. die Reinigung von beschädigter bzw. verschmutzter Kleidung in Höhe von € 270,00,
- _ 2. Kosten für die Anschaffung einer neuen Brille in Höhe von € 382,60,
- _ 3. Kosten für die Anschaffung eines Hörgeräts in Höhe von € 1.390,00,
- _ 4. Zuzahlungen für Medikamente, Krankentransporte, Krankengymnastik etc. von insgesamt € 1.070,65,
- _ 5. Fahrtkosten zum Arzt oder zur Krankengymnastik in Höhe von € 532,20,
- _ 6. Verdienstausfallschaden in Höhe € 2.670,50 und
- _ 7. Zuzahlungen von € 280,00 für die Rehabilitationsbehandlung sowie weitere Zuzahlungen in Höhe von € 395,36.

Wegen des Verkehrsunfalls erhob die Staatsanwaltschaft Stadt⁴ unter dem Aktenzeichen ... Anklage gegen den Beklagten zu 1. Mit Urteil vom 5. November 2019 sprach das Amtsgericht Stadt¹ den Beklagten zu 1 der fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung schuldig und verurteilte ihn zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr, deren Vollstreckung es zur Bewährung aussetzte (Bl. 320 ff. der Akten ...). Das Strafurteil des Amtsgerichts Stadt¹ ist seit dem 13. November 2019 rechtskräftig.

Die Klägerin hat behauptet, sie habe vor dem Überqueren der Fahrbahn nach links gesehen. Ein sich näherndes Fahrzeug sei nicht zu sehen gewesen. Erst daraufhin habe sie sich entschlossen, die Fahrbahn zu überqueren. Sie ist der Auffassung, der Beklagte zu 1 habe den Unfall allein verschuldet. Sie hat behauptet, der Beklagte zu 1 sei zunächst in seiner Sicht nach vorne durch die tiefstehende Sonne geblendet gewesen. Als er in die Kreuzung eingefahren sei und die schon auf der Fahrbahn befindliche Fußgängergruppe wahrgenommen habe, habe er sein Fahrzeug stark beschleunigt; ohne diese Beschleunigung hätte sie – so die Klägerin weiter – die Verkehrsinsel erreicht, ohne von dem Fahrzeug erfasst zu werden.

Sie hat die Ansicht vertreten, zum Ausgleich ihrer unfallbedingten Verletzungen sei ein Schmerzensgeld in Höhe von mindestens € 75.000,00 angemessen. Zudem stünde ihr ein Anspruch auf Ersatz eines Haushaltsführungsschadens in Höhe von € 4.080,00 für 34 Wochen im Zeitraum vom 18. August 201X bis zum April 201Y zu.

Die Klägerin hat erstinstanzlich beantragt,

- _ 1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie € 11.121,34 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten

über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Zustellung des Klageschriftsatzes und Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 2.348,94 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

- _ 2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin ein in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25. Oktober 201X zu zahlen, und
- _ 3. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der Klägerin deren gesamten materiellen und immateriellen Zukunftsschaden aus Anlass des Verkehrsunfalls vom 20. Juli 201X gegen 20:04 Uhr auf der Staßer in Stadt¹ zu ersetzen.

Die Beklagten haben erstinstanzlich beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie haben behauptet, der Beklagte zu 1 habe sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig anhalten können. Der Unfall sei überwiegend dadurch verursacht worden, dass die Klägerin unter Missachtung des vorrangigen Fahrzeugverkehrs die Straße überquert habe. Auch ein nichtalkoholisierter Fahrer hätte den Unfall – so die Beklagten weiter – nicht vermeiden können.

Nach Einholung eines schriftlichen unfallanalytischen Gutachtens des Sachverständigen C vom 6. Mai 2022, welches dieser in der mündlichen Verhandlung vom 12. Januar 2023 mündlich erläutert hat (Bl. 401-405 d. A.), hat das Landgericht die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin € 38.495,65 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen. Weiter hat es die Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin für Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung € 1.450,96 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen. Schließlich hat das Landgericht festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der Klägerin deren gesamten materiellen und immateriellen Zukunftsschaden aus Anlass des Verkehrsunfalls vom 20. Juli 201X gegen 20:04 Uhr auf der Straße in Stadt¹ zu 50% zu ersetzen. Im Übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil vom 2. März 2023 wird ergänzend Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO).

Zur Begründung hat das Landgericht u. a. ausgeführt, der Klägerin stehe ein Anspruch aus den §§ 7, 17, 18 StVG, § 115 VVG auf der Grundlage einer Haftungsquote von 50% zu. Die Klägerin habe den Unfall nach § 9 StVG in Verbindung mit § 254 BGB durch einen Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO mitverschuldet. Bereits aufgrund der örtlichen Gegebenheiten dränge sich auf, dass die Klägerin den herannahenden Beklagten zu 1 bei einem Blick nach links hätte erkennen können. Nach Würdigung des Gutachtens und der mündlichen Angaben des Sachverständigen C sei davon auszugehen, dass der Abstand zwischen der

Klägerin und dem Beklagten zu 1 bei Beginn der Überquerung 25 bis 33 m betragen und der Beklagte zu 1 sich in der Sichtachse der Klägerin bei einem Blick nach links befunden habe. Auch wenn man eine höhere Annäherungsgeschwindigkeit des Beklagten zu 1 von 75 km/h unterstelle, ergebe sich eine Entfernung von ca. 45 m, was im Ergebnis nichts an der Erkennbarkeit ändere. Anhaltspunkte dafür, dass der Beklagte zu 1 vor der Kollision nochmals beschleunigt habe, bestünden nicht. Schließlich sei unerheblich, ob der Beklagte zu 1 möglicherweise vorübergehend von einem dann auf die rechte Spur wechselnden Fahrzeug verdeckt gewesen sei, da dies für die Klägerin nicht Anlass zu der Annahme hätte sein dürfen, dass sie die Fahrbahn ungehindert überqueren könne. Denn dann hätte ihr bewusst sein müssen, dass sich hinter diesem anderen Fahrzeug ein weiteres Fahrzeug befinden könnte.

Eine Haftung der Beklagten sei durch das Verschulden der Klägerin nicht ausgeschlossen, da der Beklagte zu 1 den Unfall schuldhaft verursacht habe. Nach den vom Sachverständigen ermittelten Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung hätte dieser den Unfall durch eine Vollbremsung vermeiden können.

Unter Berücksichtigung des Mitverschuldens der Klägerin hat das Landgericht unter Würdigung der Unfallfolgen ein Schmerzensgeld in Höhe von € 35.000,00 für angemessen gehalten.

Den geltend gemachten Haushaltsführungsschaden hat das Landgericht mit Verweis darauf als unbegründet erachtet, dass dieser angesichts des Vortrags der Klägerin, sie sei im betreffenden Zeitraum von einem Pflegedienst versorgt worden, nicht nachvollziehbar dargelegt sei. Im Übrigen seien Abzüge für die Zeiten stationären Aufenthalts zu machen.

Im Übrigen hat das Landgericht den materiellen Schadensersatzforderungen auf der Grundlage einer Haftungsquote von 50% entsprochen.

Wegen der näheren Einzelheiten der Begründung wird auf das angegriffene Urteil vom 2. März 2023 (Bl. 429 ff. d. A.) verwiesen.

Gegen das ihrem Prozessbevollmächtigten am 3. März 2023 (Bl. 439 d. A.) zugestellte Urteil hat die Klägerin mit einem hier am 23. März 2023 per beA eingegangenen Anwaltsschriftsatz vom selben Tag Berufung eingelegt (Bl. 456 ff. d. A.) und diese nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist bis zum 5. Juni 2023 (Bl. 560 d. A.) mit Anwaltsschriftsatz vom 1. Juni 2023 begründet, der beim Senat noch am selben Tage eingegangen ist (Bl. 591 ff. d. A.).

Mit Anwaltsschriftsatz vom 3. April 2023 haben auch die Beklagten gegen das ihren Bevollmächtigten am 3. März 2023 zugestellte Urteil Berufung eingelegt. Der stellvertretende Vorsitzende des Senats hat die Berufungsbegründungsfrist für die Beklagten antragsgemäß bis zum 5. Juni 2023 verlängert (580 d. A.). Mit Anwaltsschriftsatz vom 30. Mai 2023, der beim Senat noch am selben Tage eingegangen ist, haben die Beklagten ihre Berufung begründet (Bl. 582 ff. d. A.).

Die Klägerin verfolgt mit der Berufung ihre erstinstanzlichen Rechtsschutzziele weiter.

Zur Begründung rügt die Klägerin u. a. die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Landgericht getroffenen Feststellungen. Das Gutachten des Sachverständigen C weise mehrere Fehler auf, die das Landgericht nicht gewürdigt habe. Entgegen diesen Feststellungen sei der Beklagte zu 1 für die Klägerin nicht erkennbar gewesen. So sei mit Blick auf das im Strafverfahren eingeholte B-Gutachten des Sachverständigen A vom 14. November 201X von einer bis zu 5 km/h höheren Annäherungsgeschwindigkeit auszugehen. Auch sei der Sachverständige C unzutreffend von einer Gehgeschwindigkeit der Klägerin von 5-6 km/h ausgegangen. Mit Blick auf die Richtlinien für Lichtzeichenanlagen sei vielmehr von einer Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h auszugehen. Ferner habe die Klägerin eine Strecke von 6 m und nicht nur 3 m zur Kollisionsstelle zurückgelegt. Aus diesen Angaben errechne sich eine höhere Entfernung des Klägers von der Beklagten. Ferner rügt sie, dass das Landgericht die zum Unfallhergang angebotenen Zeugenbeweise nicht erhoben habe.

Zur Schadenshöhe ist die Klägerin der Ansicht, das Landgericht habe bei der Bemessung des Schmerzensgeldes zu Unrecht ein Mitverschulden der Klägerin berücksichtigt. Ferner sei aus der Streitwertfestsetzung zu schließen, dass das Landgericht eigentlich ein Schmerzensgeld in Höhe von € 75.000,00 für angemessen erachtet habe.

Hinsichtlich der materiellen Schäden hat die Klägerin überdies die Abweisung des geltend gemachten Haushaltsführungsschadens angegriffen. Auch während eines Krankenhausaufenthaltes fielen Haushaltsarbeiten an, da Hausstaub keine Rücksicht auf die Präsenz von Personen nehme. Auch sei nicht nachvollziehbar, warum die partielle Tätigkeit eines Pflegedienstes im Haushalt der Klägerin Auswirkungen auf die Höhe der Haushaltsentschädigung haben solle, da eben eine abstrakte Berechnung vorzunehmen sei.

Wegen der weiteren Einzelheiten der Berufungsbegründung und -erwidern der Klägerin wird auf die Anwaltsschriftsätze vom 1. Juni 2023 (Bl. 591 ff. d. A.) und vom 23. Juni 2023 (Bl. 615 ff. d. A.) Bezug genommen.

Die Klägerin beantragt,
das am 2. März 2023 verkündeten Urteils des Landgerichts Gießen zum Aktenzeichen 5 O 526/20 teilweise abzuändern und
_ 1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin über den erstinstanzlich zuerkannten Betrag hinaus € 7.625,69 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X und über den erstinstanzlich zuerkannten Betrag hinaus weitere Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von € 933,98 nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen,
_ 2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin über den erstinstanzlich zuerkannten Betrag in

Höhe von € 35.000,00 hinaus ein weiteres in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 26. Oktober 201X zu zahlen, und

3. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner über die erstinstanzlich zuerkannte Quote von 50% hinaus verpflichtet sind, der Klägerin ihren gesamten materiellen und immateriellen Zukunftsschaden aus Anlass des Verkehrsunfalls vom 20. Juli 201X gegen 20:04 Uhr auf der Straße in Stadt zu ersetzen.

Die Beklagten beantragen, unter Abänderung des am 2. März 2023 verkündeten Urteils des Landgerichts Gießen – Az.: 5 O 526/20 – die Klage abzuweisen.

Mit der Berufung verfolgen die Beklagten ihren erstinstanzlichen Klageabweisungsantrag weiter.

Zur Begründung rügen sie u. a., dass der Beklagte zu 1 gemäß dem im Straßenverkehr geltenden Vertrauensgrundsatz habe davon ausgehen dürfen, dass die Klägerin die Straße nicht überqueren würde.

Wegen der weiteren Einzelheiten der Berufungsbegründung und -erwiderung der Beklagten wird auf die Anwaltsschriftsätze vom 30. Mai 2023 (Bl. 582 ff. d. A.) und vom 26. Juli 2023 (Bl. 635 ff. d. A.) verwiesen.

Die beigezogenen Ermittlungsakten des Staatsanwaltschaft Stadt mit dem Aktenzeichen ...waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

II.

1. Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. Auf die zulässige Berufung der Klägerin hin ist hingegen das angegriffene Urteil des Landgerichts in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang abzuändern.

a. Die Klägerin hat gegen den Beklagten zu 1 aus den §§ 18 Abs. 1, 7 Abs. 1 StVG einen Anspruch auf Schmerzensgeld in Höhe von € 52.500,00.

aa. Eine Haftung des Beklagten zu 1 ist nach § 18 Abs. 1 StVG dem Grunde nach gegeben. Der Beklagte zu 1 war Fahrer des Personenkraftwagens, bei dessen Betrieb die Klägerin geschädigt wurde. Der dem Beklagten zu 1 nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG obliegende Entlastungsnachweis hinsichtlich seines Verschuldens ist ihm nicht gelungen.

§ 18 Abs. 1 StVG normiert eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Das unfallursächliche Verschulden des Fahrzeugführers wird hiernach widerlegbar vermutet, solange dem Fahrzeugführer nicht der Entlastungsbeweis des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG gelingt. Letzteres ist nur dann der Fall, wenn feststeht, dass den Fahrzeugführer bezüglich sämtlicher in Betracht kommender Unfallursachen kein Verschulden trifft, d. h., es geht zu seinen Lasten, wenn der Sachverhalt ungeklärt bleibt (vgl. BGH, Urteil vom 11.06.1974 – VI ZR 37/73 –, juris).

Haftungsmaßstab für das Verschulden des Fahrzeugführers ist insoweit § 276 BGB, wonach fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Folglich hat der Fahrzeugführer nachzuweisen, dass er sich so verhalten hat, wie dies ein ordentlicher Kraftfahrzeugführer unter den gegebenen Umständen auch getan hätte. Anzulegen ist das Maß an Umsicht und Sorgfalt, das nach dem Urteil eines besonnenen und gewissenhaften Verkehrsteilnehmers zu fordern ist. Er muss nachweislich alles einem ordentlichen Durchschnittskraftfahrer Zumutbare getan haben, um den Unfall zu vermeiden (vgl. etwa Senat, Urteil vom 23.11.2023 – 26 U 61/22 –, juris; OLG Hamm, Urteil vom 10.03.2000 – 9 U 128/99 –, juris). Ein Kraftfahrzeugführer muss also ständig überlegend und mit gesammelter Aufmerksamkeit fahren, dabei die sich aus den Umständen ergebende Möglichkeit eines unrichtigen Verhaltens anderer berücksichtigen und auch in schwierigen Lagen richtig handeln. Andererseits darf nichts Unmögliches von ihm verlangt werden (vgl. etwa BGH, Urteil vom 19.10.1955 – VI ZR 155/54 –, VRS 10, S. 12; Kaufmann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 25, Rdnr. 321).

Im Streitfall hat der Beklagte zu 1 gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot des § 1 Abs. 2 StVO verstoßen, indem er es unterließ zu bremsen, obwohl er durch die die Fahrbahn betretende Klägerin und deren Begleiter hierzu gehalten war. Der Verschuldensvorwurf liegt hier – entgegen der Auffassung der Beklagten – nicht darin, dass der Unfall vermeidbar war. Vielmehr geht aus dem Gutachten C (S. 32 Ziff. 3.2) hervor, dass der Beklagte zu 1 vor der Kollision mit der Klägerin nicht gebremst hat.

Hinzu kommt, dass der Beklagte zu 1 im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt hat, obwohl er ganz erheblich alkoholisiert (Blutalkoholkonzentration von 0,96 Promille) war.

Entgegen der Ansicht der Beklagten hat das Landgericht in diesem Zusammenhang den Anwendungsbereich des Vertrauensgrundsatzes nicht verkannt. Vielmehr durfte der Beklagte zu 1 weder auf ein verkehrsgerechtes Verhalten der Klägerin vertrauen noch kann er sich im Streitfall überhaupt auf den Vertrauensgrundsatz berufen.

Nach dem im Straßenverkehr geltenden Vertrauensgrundsatz darf ein Verkehrsteilnehmer, der sich selbst regelgerecht verhält, grundsätzlich darauf vertrauen, dass andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls die Verkehrsregeln einhalten (vgl. BGH, Urteil vom 25.03.2003 – VI ZR 161/02 –, NJW 2003, S. 1929, 1931; Urteil vom 04.04.2023 – VI ZR 11/21 –, NJW 2023, 2108; Urteil vom 12.12.2023 – VI ZR 77/23 –, juris). Hingegen ist dem Vertrauen des Kraftfahrers dann die Grundlage entzogen, wenn bei verständiger Würdigung aller Umstände Anlass für den Kraftfahrer besteht, am verkehrsgerechten Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers – etwa eines Fußgängers – zu zweifeln. Der Kraftfahrer ist dabei grundsätzlich auch bei breiteren Straßen verpflichtet, die gesamte Straßenfläche vor sich zu beobachten. Dementsprechend muss ein Kraftfahrer am Fahrbahnrand befindliche oder vor ihm die Fahrbahn überquerende Fußgänger im Auge behalten und in seiner Fahr-

weise erkennbaren Gefährdungen Rechnung tragen (vgl. BGH, Urteil vom 04.04.2023 – VI ZR 11/21 –, NJW 2023, 2108, 2109).

Im Streitfall hatte der Beklagte zu 1 freie Sicht auf die Klägerin und konnte bei ordnungsgemäßer Beobachtung der gesamten Straßenfläche das Verhalten der Klägerin wahrnehmen. Da diese sich in einer nicht klar übersehbaren Gruppe aus fünf Personen an einer Überquerungshilfe für Fußgänger befand, hätte er dieser Gruppe besondere Aufmerksamkeit schenken müssen (vgl. zur nur eingeschränkten Geltung des Vertrauensgrundsatzes bei der Annäherung an eine nicht klar übersehbare Personengruppe, die sich zur Überquerung der Straße ansammelt, Freymann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 27, Rdnr. 608). Insbesondere wäre es ihm möglich gewesen wahrzunehmen, wie die Klägerin und die Zeugen D sich in Bewegung setzten. Ab diesem Moment bestand ein eindeutiger, für den Beklagten zu 1 wahrnehmbarer Anhaltspunkt, dass die Klägerin sich nicht verkehrsgerecht verhalten würde, sondern die Straße unter Verstoß gegen ihre Pflicht aus § 25 Abs. 3 StVO, den Fahrzeugverkehr zu beachten, überqueren würde. Er durfte demnach nicht auf das verkehrsrichtige Verhalten der Klägerin vertrauen, sondern hätte sein Fahrverhalten auf die sich ihm darstellende Situation einstellen müssen.

Es kommt noch hinzu, dass sich der Beklagte zu 1 auch deswegen nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen darf, weil er sich selbst nicht verkehrsrichtig verhalten hat. Wie oben bereits erwähnt, setzt eine Berufung eines Verkehrsteilnehmers auf den Vertrauensgrundsatz voraus, dass sich der betreffende Verkehrsteilnehmer selbst regelgerecht verhält, also nicht eine zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer bestimmte Norm verletzt (vgl. dazu – neben den obigen Nachweisen – etwa noch BGH, Urteil vom 04.07.1957 – 4 StR 190/57 –, VRS 13, 255; Urteil vom 06.02.1958 – 4 StR 687/57 –, juris; Urteil vom 15.11.1966 – VI ZR 57/65 –, VersR 1967, 157; Urteil vom 08.09.1967 – 4 StR 81/67 –, VRS 33, 368, 370; Urteil vom 10.04.1968 – 4 StR- 62/68 –, NJW 1968, 1532, 1533; Urteil vom 03.11.1970 – VI ZR 65/09 –, VersR 1971, 179; OLG Karlsruhe, Urteil vom 16.12.1999 – 3 Ss 43/99 –, NSTZ-RR 2000, 141, 143; Fischer, StGB, 71. Aufl. 2024, § 222, Rdnr. 14; Puppe, Jura 1998, 21, 23).

Das Führen eines Kraftfahrzeuges in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand ist als grober Verstoß gegen die Grundsätze der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt anzusehen (s. auch § 316 StGB, § 24a StVG). Es gehört zu den schwersten Verkehrsverstößen überhaupt (vgl. BGH, Urteil vom 23.01.1985 – IVa ZR 128/83 –, NJW 1985, 2648; Urteil vom 22.02.1989 – IVa ZR 274/87 –, NJW 1989, 1612, 1613). Dieses Verbot besteht zuvörderst zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer. Wer angetrunken ein Kraftfahrzeug führt, handelt also grob pflichtwidrig (s. Kaufmann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 25, Rdnr. 331) und kann sich daher nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen (vgl. Puppe, Jura 1998, 21, 23; in diesem Sinne wohl auch BGH, Urteil vom 09.07.1968 – VI ZR 171/67 –, VersR 1968, 1093).

Soweit das Urteil des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes vom 2. Mai 1961 in dem Verfahren VI ZR 181/60 (VersR 1961,

620) im gegenteiligen Sinne verstanden werden könnte, vermag dem der erkennende Einzelrichter aus den genannten Gründen nicht zu folgen. Die Entscheidung steht auch in einem offensichtlichen Widerspruch zu dem in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vorher und nachher immer wieder betonten Grundsatz, dass der Vertrauensgrundsatz nur dem Verkehrsteilnehmer zur Seite steht, der sich nicht selbst über die im Straßenverkehr geltenden Regeln hinwegsetzt.

bb. Die Klägerin muss sich jedoch gem. § 9 StVG in Verbindung mit § 254 Abs. 1 BGB ein Mitverschulden in Höhe von 25% anrechnen lassen.

Die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Schadensersatzes hängt von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Schadensabwägung nach § 254 BGB sind nur unstrittige oder bewiesene Umstände zu berücksichtigen und auch nur solche, die für die Entstehung des Schadens ursächlich geworden sind. Für diese Abwägung ist von Bedeutung, ob und in welchem Maße die Klägerin ein Schuldvorwurf hinsichtlich der Verursachung des Unfalls trifft.

Die Darlegungs- und Beweislast für Umstände, nach denen ein Verschulden der Geschädigten an der Schadensentstehung mitgewirkt hat, trifft den Fahrer.

Ein Mitverschulden ist grundsätzlich gegeben, wenn einem Verkehrsteilnehmer ein verkehrswidriges Verhalten vorzuwerfen ist, insbesondere die Nichtbeachtung von Vorschriften. Hier hatte die Klägerin die allgemeinen Sorgfaltspflichten aus § 25 Abs. 3 S. 1 StVO zu beachten, da die Fußgängerampel, an der sie die Straße überquerte, ausgeschaltet war. Eine Fußgängerin muss sich vor dem Betreten der Fahrbahn vergewissern, dass sich kein Fahrzeug nähert. Sie hat zuerst nach links, dann nach rechts zu blicken. Letzteres ist jedoch dann nicht erforderlich, wenn eine Etappenüberquerung in Betracht kommt (vgl. Freymann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 27, Rdnr. 605). Bei der Straße handelt es sich um eine breite Straße, die an der Stelle, an der die Klägerin sie überquerte, eine Verkehrsinsel aufweist. Es kam also eine Etappenüberquerung in Betracht, so dass die Klägerin lediglich gehalten war, vor der Überquerung nach links zu schauen, ob sich ein Fahrzeug nähert. Eine Verletzung dieser Pflicht ist im Streitfall gegeben, da der Beklagte zu 1 für die Klägerin, als sie zum Überqueren der Straße ansetzte, erkennbar war.

Soweit die Klägerin im zweiten Rechtszug mit einem Zitat aus der Klageschrift vorträgt, sie habe sich vor Betreten der Fahrbahn nach rechts umgesehen (Bl. 601 d. A.), handelt es sich offensichtlich um ein Schreibversehen. Insofern hatte die Klägerin im ersten Rechtszug mit Anwaltsschriftsatz vom 4. Mai 2021 bereits klarstellen lassen, dass sie behauptete, sich nach links umgesehen zu haben (Bl. 196 d. A.). Maßgeblich für ein Mitverschulden der Klägerin ist, ob bei diesem Blick nach links der sich in seinem Fahrzeug nähernde Beklagte zu 1 für sie erkennbar war.

Der erkennende Einzelrichter ist insoweit gemäß § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO an die Feststellung des Landgerichts gebunden, dass die Klägerin die Fahrbahn überquert hat, obwohl das heranahnde Fahrzeug des Beklagten zu 1 für sie erkennbar war. Es sind keine konkreten Anhaltspunkte ersichtlich, die Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit dieser Feststellungen begründen.

Konkrete Anhaltspunkte in diesem Sinne sind alle objektivierbaren rechtlichen oder tatsächlichen Einwände gegen die erstinstanzlichen Feststellungen (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2018 – VII ZR 170/17 –, NJW-RR 2018, 651, 652; Beschluss vom 04.09.2019 – VII ZR 69/17 –, NJW-RR 2019, 1343). Derartige konkrete Anhaltspunkte können sich unter anderem aus dem Vortrag der Parteien (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2018 – VII ZR 170/17 –, NJW-RR 2018, 651, 652), vorbehaltlich der Anwendung von Präklusionsvorschriften auch aus dem Vortrag der Parteien in der Berufungsinstanz (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2018 – VII ZR 170/17 –, NJW-RR 2018, 651, 652; BVerfGK, Beschluss vom 15.12.2008 – 1 BvR 1404/04 –, BeckRS 2009, 30487; Senat, Urteil vom 11.11.2022 – 26 U 81/21 –, NJOZ 2023, 450, 451) ergeben. Zweifel im Sinne des § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO liegen schon dann vor, wenn aus der für das Berufungsgericht gebotenen Sicht eine gewisse – nicht notwendig überwiegende – Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall der Beweiserhebung die erstinstanzliche Feststellung keinen Bestand haben wird, sich also deren Unrichtigkeit herausstellt (vgl. BGH, Beschluss vom 21.03.2018 – VII ZR 170/17 –, NJW-RR 2018, 651, 652; Beschluss vom 04.09.2019 – VII ZR 69/17 –, NJW-RR 2019, 1343; Senat, Urteil vom 11.11.2022 – 26 U 71/21 –, NJOZ 2023, 450, 451).

Im Streitfall besteht keine „gewisse Wahrscheinlichkeit“, dass eine erneute Feststellung zu einem anderen Ergebnis führt.

Der Sachverständige C hat nämlich in seinem Gutachten überzeugend und nachvollziehbar dargelegt, dass der Beklagte zu 1 für die Klägerin wahrnehmbar gewesen ist (S. 32 ff. d. Gutachtens). Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der vom Sachverständigen angegebenen Entfernung des Beklagten zu 1 zum Zeitpunkt des Beginns der Überquerung der Straße ist auch nach der Überzeugung des erkennenden Einzelrichters davon auszugehen, dass die Klägerin bei gehöriger Beobachtung des Verkehrs mit einem Blick nach links den Beklagten zu 1 hätte wahrnehmen können. Aus Bild 3 auf S. 33 des Sachverständigengutachtens ist ersichtlich, dass mindestens bis zu einer Entfernung von 50 m freie Sicht auf den herannahenden Beklagten zu 1 bestanden hat. Aus Bild 10 der Fotoanlage „Unfallstelle“ des im Ermittlungsverfahren angefertigten B-Gutachtens des Sachverständigen A vom 14. November 201X (Akten der Staatsanwaltschaft Stadt4 zu dem Aktenzeichen ..., Sonderband, Fotoanlage „Unfallstelle“ S. 5) ist zudem ersichtlich, dass die Straße auch in dem Bereich jenseits der in der vorgenannten Aufnahme im Gutachten des Sachverständigen C eingezeichneten 50 m-Markierung über eine längere Strecke in gerader Linie verläuft und deutlich über eine Entfernung von 50 m vom Standpunkt der Klägerin frei einsehbar war. Die Erkennbarkeit war bei einer vom

Sachverständigen berechneten Entfernung des Beklagten zu 1 von 25 bis 35 m ohne Weiteres gegeben. Selbst wenn man – wie es auch das Landgericht getan hat – eine erstinstanzlich behauptete Annäherungsgeschwindigkeit des Beklagten zu 1 von 75 km/h zugrunde legte, führte dies zu keinem anderen Ergebnis. Das Landgericht hat rechtsfehlerfrei geschätzt, dass die Entfernung in diesem Fall ca. 45 m betragen hätte. Auch dann wäre der Beklagte zu 1, wie die Luftaufnahme Bild 3 auf S. 33 des Gutachtens des Sachverständigen C zeigt, für die Klägerin erkennbar gewesen.

Die Schätzung des Landgerichts ist auch rechnerisch richtig. Die Annäherungszeit zwischen dem Betreten der Fahrbahn und der Kollision, die das Landgericht aufgrund des Gutachtens C (S. 32 Ziff. 3.2) zugrunde zu legen hatte, betrug 1,79 s bis 2,16 s. Unterstellt man eine Geschwindigkeit des Beklagten zu 1 von 75 km/h, legte dieser 20,8333 m/s zurück. In der Annäherungszeit von 2,16 s legte er somit 44,999928 m zurück, was mit der Schätzung des Landgerichts auf ca. 45 m korrespondiert. Das Landgericht war daher auch nicht gehalten, das von der Klägerin beantragte Ergänzungsgutachten zu der Frage einzuholen, ob sich die Bewertung des Sachverständigen in Bezug auf die Vermeidbarkeit für die Klägerin ändert, wenn er eine von dem Beklagten zu 1 in Annäherung gefahrene Geschwindigkeit von 70 bis 75 km/h zu Grunde legt und die Existenz eines vor dem Beklagten zu 1 fahrenden Fahrzeugs, das dann später nach rechts abgelenkt ist, unterstellt.

Auch der Einwand der Klägerin, der Beklagte zu 1 sei durch ein vor ihm fahrendes und dann auf die rechte Fahrbahn wechselndes Fahrzeug verdeckt und daher nicht wahrnehmbar gewesen, ist nicht stichhaltig. Wäre ein solches Fahrzeug in einer Weise vor dem Beklagten zu 1 gefahren, dass es diesen verdeckt hätte, so hätte zumindest dieses Fahrzeug denkwendig von der Klägerin und den sie begleitenden Zeugen wahrgenommen werden müssen. Dies ist indes schon nicht vorgetragen; auch in den Aussagen der Zeugen im Strafverfahren finden sich keine dahingehenden Anhaltspunkte. Im Übrigen ist diese Behauptung auch nicht entscheidungserheblich. Selbst wenn man als wahr unterstellt, dass ein Fahrzeug vorübergehend vor dem Beklagten zu 1 fuhr, als die Klägerin die Straße überqueren wollte, hätte die Klägerin bei Wahrnehmung des Fahrzeugs nicht die Straße überqueren dürfen. Vielmehr hätte sie das Verkehrsgeschehen weiter beobachten müssen und hätte nicht die Fahrbahn betreten dürfen. Vielmehr hätte sie sicherstellen müssen, dass sich hinter dem – angeblich – wahrgenommenen Fahrzeug kein weiteres Fahrzeug befinde, dem Vorfahrt zu gewähren wäre.

Auch soweit die Klägerin im zweiten Rechtszug erstmals eine geringere Überquerungsgeschwindigkeit der Fußgänger von 3,6 km/h und eine zurückzulegende Distanz von 6 m und eine daraus resultierende längere Annäherungszeit und größere Distanz des Beklagten zu 1 behauptet, führt dies zu keinem anderen Ergebnis.

Zunächst ist nicht ersichtlich, weshalb der Berechnung nunmehr eine Strecke vom Startpunkt zum Kollisionspunkt von 6

m zugrunde zu legen sein sollte, während der Sachverständige eine Distanz von 3 m berechnet hat.

Überdies ist es mehr als zweifelhaft, ob der Verweis auf die in den Richtlinien für Lichtzeichenanlagen zu Grunde gelegte Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h für den Streitfall Relevanz besitzt, da derartige Richtlinien zuvörderst den Schutz besonders langsamer Fußgängerinnen und Fußgänger (Kleinkinder, ältere Menschen mit Rollatoren etc.) bezwecken und daher zu Recht sehr geringe Gehgeschwindigkeiten ansetzen.

Doch selbst wenn man die nunmehr im zweiten Rechtszug erstmals vorgetragene Gehgeschwindigkeit der Klägerin von 3,6 km/h (= 1 m/s) und eine nunmehr vorgetragene Annäherungsgeschwindigkeit des Beklagten zu 1 von 55 km/h (= 15,2778 m/s) als wahr unterstellt, folgt daraus kein abweichendes Ergebnis für die Erkennbarkeit. Legt man mit dem Sachverständigen C – mangels anderweitiger Anhaltspunkte – eine Wegstrecke von 3 m zugrunde, so ergibt sich bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s eine Annäherungsdauer von 3 s. In dieser Zeit legte der Beklagte zu 1 bei einer Geschwindigkeit von 15,2778 m/s eine Strecke von 45,8334 m zurück. Auch in einer Entfernung von 45,8334 m war der Beklagte zu 1 für die Klägerin indes ohne weiteres erkennbar.

Im Übrigen hat der Sachverständige C bei seiner Anhörung angegeben, er könne eine Kollisionsgeschwindigkeit von 70 km/h ausschließen (Bl. 402 d. A.). Gleichzeitig hat er angegeben, dass eine Abbremsung vor oder während der Kollision unwahrscheinlich sei (Gutachten S. 32, Abs. 1), woraus wiederum zu schließen ist, dass die Annäherungsgeschwindigkeit der Kollisionsgeschwindigkeit entsprach.

Soweit die Klägerin rügt, das Landgericht habe die von ihr zum Unfallhergang benannten Zeugen zu Unrecht nicht vernommen, vermag dies keinen Verfahrensfehler in der Form einer Verletzung des Rechts auf rechtliches Gehör zu begründen. Die Zeugen waren nicht zu vernehmen, da sie unter den gegebenen Umständen schon kein geeignetes Mittel zum Beweis der Erkennbarkeit des Beklagten zu 1 waren. So kann beispielsweise der Zeuge D allenfalls bekunden, ob er sich vor Betreten der Straße umgesehen und dabei den Beklagten zu 1 wahrgenommen hat. Ob die Klägerin bei pflichtgemäßer Beobachtung des Straßenverkehrs den Beklagten zu 1 hätten erkennen können, was hier allein maßgeblich ist, lässt sich mit der Einvernahme des Zeugen hingegen weder beweisen noch falsifizieren. Bei einem Indizienbeweis darf das Gericht von einer beantragten Beweiserhebung absehen, wenn die unter Beweis gestellte Hilfsstatsache für den Nachweis der Haupttatsache nach seiner Überzeugung nicht ausreicht (vgl. etwa BGH, Urteil vom 11.03.2010 – V ZR 165/09 –, juris). So liegt es hier.

Nach alledem steht zur Überzeugung des erkennenden Einzelrichters fest, dass der Beklagte zu 1 für die Klägerin unmittelbar vor Betreten der Fahrbahn erkennbar war, so dass ihr ein Mitverschulden wegen Verstoßes gegen § 25 Abs. 3 StVO anzulasten ist. Bei verkehrsrichtigem Verhalten wäre der Unfall auch für sie vermeidbar gewesen. Die Abwägung der vorgenannten

Verursachungs- und Verschuldensanteile des Beklagten zu 1 einerseits und der Klägerin andererseits gem. § 9 StVG, § 254 BGB führt nach der Überzeugung des erkennenden Einzelrichters zu einer Mitverschuldensquote der Klägerin von 25% und damit zu einer Haftungsquote des Beklagten zu 1 im Umfang von 75%. Der Beklagte zu 1 hat nämlich die entscheidende Ursache für den Unfall gesetzt. Dieser hatte sich bei einer durch Alkoholenuss ganz erheblich eingeschränkten Fahrtüchtigkeit an das Steuer seines Wagens gesetzt und war auf der Fahrbahn in die Fußgängergruppe hineingefahren, die von ihm rechtzeitig hätte wahrgenommen werden können. Wer sich wie der Beklagte zu 1 unter Alkoholeinwirkung ans Steuer setzt und alkoholbedingt offenbar in hohem Maße unaufmerksam ist, schafft damit eine Gefahr, neben der das Fehlverhalten der Klägerin ein deutlich geringeres Gewicht besitzt.

Entgegen der Ansicht der Beklagten ist in diesem Zusammenhang die erhebliche Alkoholisierung des Beklagten zu 1 von rechtlicher Bedeutung. Der erkennende Einzelrichter muss im Streitfall nämlich davon ausgehen, dass dem Beklagten zu 1 der Verkehrsverstoß – das Unterlassen einer Bremsung und das daraus resultierende Hineinfahren in die Fußgängergruppe – deswegen unterliefe, weil er in dem beschriebenen Umfang alkoholisiert war.

Es spricht nämlich ein Anscheinsbeweis für die Ursächlichkeit der Trunkenheit (im Sinne einer absoluten oder relativen Fahrtüchtigkeit) für einen Unfall, wenn dieser sich in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können (vgl. BGH, Urteil vom 24.10.1955 – II ZR 345/53 –, BGHZ 18, 311, 318f.; Urteil vom 30.10.1985 – IVa ZR 10/84 –, NJW-RR 1986, 323, 324; Urteil vom 10.01.1995 – VI ZR 247/94 –, NJW 1995, 1029, 1030; OLG Saarbrücken, Urteil vom 29.06.2017 – 4 U 62/16 –, 1 + s 2018, 154, 156; Burmann, in: ders./Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl. 2022, § 287, Rdnr. 16; Kaufmann, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 25, Rdnr. 331). So liegt es hier. Gerade angesichts der freien Sicht für den Beklagten zu 1 unterliegt es keinem Zweifel, dass ein nüchterner Fahrer die Gruppe um die Klägerin wahrgenommen und rechtzeitig gebremst hätte.

Diesen Anscheinsbeweis zu Lasten des Beklagten zu 1 haben die Beklagten nicht zu entkräften vermocht.

cc. Auf dieser Grundlage hat die Klägerin gegen den Beklagten zu 1 zunächst einen Anspruch auf Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von € 52.500,00.

Die Klägerin kann nach § 253 Abs. 2 BGB eine billige Entschädigung in Geld verlangen.

Maßgebend für die Höhe des Schmerzensgeldes sind im Wesentlichen die Schwere der Verletzungen, das durch diese bedingte Leiden, dessen Dauer, das Ausmaß der Wahrnehmung der Beeinträchtigung durch den Verletzten und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei geht es nicht um eine isolierte Schau auf einzelne Umstände des Falls, sondern um

eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalls. Dabei ist in erster Linie die Höhe und das Maß der entstandenen Lebensbeeinträchtigung zu berücksichtigen; hier liegt das Schwergewicht. Auf der Grundlage dieser Gesamtbetrachtung ist eine einheitliche Entschädigung für das sich insgesamt darbietende Schadensbild festzusetzen (vgl. etwa BGH, Urteil vom 13.10.1992 – VI ZR 201/91 –, NJW 1993, 781, 782f.; Urteil vom 15.02.2022 – VI ZR 937/20 –, NJW 2022, 1953, 1954; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 21.03.2017 – 8 U 228/11 –, juris; Senat, Urteil vom 11.11.2022 – 26 U 71/21 –, NJOZ 2023, 450, 452).

Die unfallbedingten Verletzungen und Dauerschäden der Klägerin sowie ihre unfallbedingte Arbeitsunfähigkeit begründen – wie vom Landgericht zutreffend erkannt und begründet – ein Schmerzensgeld in Höhe von € 70.000,00.

Es liegen – entgegen der in der Klageschrift und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Einzelrichter von dem Prozessbevollmächtigten der Klägerin vertretenen Ansicht – keine Gründe dafür vor, das Schmerzensgeld wegen einer zögerlichen Regulierung durch die Beklagte zu 2 zu erhöhen. Ein Schmerzensgeld ist wegen einer zögerlichen Regulierung erst dann anzuheben, wenn ein böswilliges oder prozesswidriges verzögertes Regulierungsverhalten der Versicherung zu weiteren psychischen Beeinträchtigungen der Geschädigten führt, was von dieser darzulegen ist (in diesem Sinne etwa BGH, Urteil vom 19.01.1960 – VI ZR 60/59 –, VersR 1960, 401; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 18.09.2007 – 8 U 127/03 –, juris; Urteil vom 01.06.2010 – 8 U 126/09 –, juris; Urteil vom 23.09.2015 – 8 U 88/14 –, Entscheidungsumdruck, S. 16; Urteil vom 31.01.2017 – 8 U 155/16 –, juris; Schellenberg, VersR 2006, 878ff.).

Ein solcher Fall ist hier nicht gegeben. Da auch der Klägerin ein Verkehrsverstoß zur Last fällt (s. o.), erscheint es nicht böswillig, dass die Beklagten die oben wiedergegebene Rechtsansicht zur maßgeblichen Verursachung des Unfalls durch die Klägerin vertreten haben. Überdies hat die Klägerin auch nicht zu etwaigen weiteren psychischen Beeinträchtigungen infolge des Regulierungsverhaltens der Beklagten zu 2 vorgetragen.

Der genannte Schmerzensgeldbetrag in Höhe von € 70.000,00 ist um den Mitverschuldensanteil der Klägerin in Höhe von 25% zu kürzen, so dass der Beklagte zu 1 zur Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von € 52.500,00 zu verurteilen ist.

b. Darüber hinaus hat die Klägerin gegen den Beklagten zu 1 einen Anspruch auf Ersatz materieller Schäden in Höhe von € 5.633,25.

aa. Zum einen steht der Klägerin gegen den Beklagten zu 1 ein Anspruch auf Ausgleich des Haushaltsführungsschadens in Höhe von € 390,00 unter dem Gesichtspunkt der vermehrten Bedürfnisse im Sinne des § 843 Abs. 1 Fall 2 BGB zu. Dieser setzt sich aus einem Betrag in Höhe von € 375,00 für den Zeitraum vom 18. August bis zum 25. September 201X (5 Wochen) sowie aus einem weiteren Betrag in Höhe von € 15,00 für den Zeitraum des stationären Aufenthalts der Klägerin vom 26. Sep-

tember 201X bis zum 27. Oktober 201X (4 Wochen) in der Klinik Stadt3 zusammen.

Die Berechnung des Haushaltsführungsschadens ist auf Grundlage der Schätzung des Aufwands für eine fiktive Hilfskraft gem. § 287 ZPO möglich.

Die Geschädigte muss grundsätzlich die für die Schätzung nötigen Anknüpfungsgrundlagen vortragen. Dies hat sie hier mit der Angabe der Wohnungs- und Haushaltsgröße und des nachvollziehbaren Stundenaufwands von 10 Stunden wöchentlich getan. Entgegen der Ansicht des Landgerichts steht der Umstand, dass die Klägerin zeitweise einen Pflegedienst in Anspruch genommen hat, im Streitfall dem Zuerkennen eines Haushaltsführungsschadens nicht von vornherein entgegen. Zwischen den Parteien ist nämlich unstreitig, dass der Pflegedienst der Klägerin bei der Körperpflege und dem Ankleiden behilflich war, da die Beklagten dem entsprechenden Vortrag der Klägerin auf S. 15 der Klageschrift nicht entgegengetreten sind (§ 138 Abs. 3 ZPO). Vor diesem Hintergrund muss der erkennende Einzelrichter davon ausgehen, dass der Pflegedienst nicht auch noch zusätzlich den Haushalt der Klägerin geführt hat.

Allerdings kann während eines stationären Aufenthalts ein Haushaltsführungsschaden nicht in voller Höhe verlangt werden. In einem 1-Personen-Haushalt beträgt die Minderung der Haushaltsführung zwar 100% während eines stationären Klinik- oder Reha-Aufenthalts, als Haushaltsführungsschaden ist indes lediglich der sog. Erhaltungsaufwand als Haushaltsführungsschaden anzusetzen (vgl. Senat, Urteil vom 23.11.2023 – 26 U 61/22 –, juris; OLG Nürnberg, Urteil vom 23.12.2015 – 12 U 1263/14 –, NJW-RR 2016, 593, 596; Gräfenstein/Strunk, NZV 2020, 176, 180). Der Erhaltungsaufwand umfasst üblicherweise Tätigkeiten wie beispielsweise Blumen gießen, Briefkästen leeren usw. Die Klägerin hat insofern nicht vorgetragen, welche Erhaltungstätigkeiten während ihrer Abwesenheit in ihrem Haushalt angefallen sind. Sie hat lediglich pauschal behauptet, dass ein stationärer Aufenthalt keinen Einfluss auf den Haushaltsführungsaufwand habe, was im 1-Personen-Haushalt indes unzutreffend ist. Vor diesem Hintergrund schätzt der erkennende Einzelrichter den wöchentlichen Erhaltungsaufwand während des stationären Aufenthalts der Klägerin vom 26. September bis zum 27. Oktober 201X auf 0,5 Stunden (vgl. etwa Senat, Urteil vom 23.11.2023 – 26 U 61/22 –, juris; OLG Schleswig, Urteil vom 24.04.2008 – 7 U 81/06 –, ZfS 2009, 259).

Der erkennende Einzelrichter schätzt nach eigener Würdigung der Umstände des Einzelfalles gemäß den §§ 525 Satz 1, 287 Abs. 1 ZPO den Stundensatz auf € 10,00. Die Höhe des Stundensatzes hat sich grundsätzlich am Nettolohn einer vergleichbaren entgeltlich eingesetzten Hilfskraft auszurichten (vgl. etwa Senat, Urteil vom 23.11.2023 – 26 U 61/22 –, juris; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 31.08.2018 – 8 U 53/15 –, juris; Wagner, in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 843, Rdnr. 18). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Bezug auf die Vergütung einer entsprechenden Hilfskraft in der Bundesrepublik

Deutschland erhebliche regionale Unterschiede bestehen (vgl. etwa Gräfenstein/Strunk, NZV 2020, 176, 179). Vor diesem Hintergrund ist im Streitfall der insoweit anzusetzende Stundensatz für den hier relevanten Zeitraum auf € 10,00 zu schätzen (so etwa auch Senat, Urteil vom 23.11.2023 – 26 U 61/22 –, juris; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 31.08.2018 – 8 U 53/15 –, juris; Urteil vom 14.01.2019 – 29 U 69/17 –, juris; OLG Köln, Urteil vom 25.11.2015 – I-5 U 73/14 –, juris; LG Frankfurt am Main, Urteil vom 06.10.2017 – 2-25 O 231/09 –). Soweit die Klägerin unter Berufung auf die Regelungen im Mindestlohngesetz einen Stundensatz von € 12,- verlangt, verkennt sie, dass im Streitfall nicht das derzeit geltende Mindestlohngesetz, nach dem die Höhe des Mindestlohns ab dem 1. Oktober 2022 brutto € 12,00 je Zeitstunde beträgt (§ 1 Abs. 2 S. 1 MiLoG), einen Orientierungspunkt bieten kann. Nach der bis einschließlich 29. Juli 2020 geltenden Fassung von § 1 Abs. 2 S. 1 MiLoG betrug die Höhe des Mindestlohns brutto € 8,50 je Zeitstunde und lag damit unterhalb des in der Rhein-Main-Region und in Mittelhessen damals üblichen Nettolohnes einer entgeltlich eingesetzten Hilfskraft.

Nach alledem ergibt sich für den Zeitraum vom 18. August bis zum 25. September 201X (5 Wochen) ein Betrag in Höhe von € 500,00 (€ 10,00 x 10 Stunden x 5 Wochen) und für den Zeitraum vom 26. September 201X bis zum 27. Oktober 201X ein Betrag in Höhe von € 20,00 (€ 10,00 x 0,5 Stunden x 4 Wochen). Unter Berücksichtigung der Mitverschuldensquote der Klägerin in Höhe von 25% führt dies zu einem Gesamtbetrag von € 390,00 (€ 520,00 x 0,75).

Für den Zeitraum nach Abschluss des stationären Aufenthalts der Klägerin in der Klinik in StadtZ – also für den Zeitraum ab dem 28. Oktober 201X – ergeben sich aus den vorgelegten Arztbriefen keine Hinweise für eine fortbestehende Einschränkung der Klägerin in Bezug auf die Fähigkeit, ihren Haushalt zu führen.

bb. Die übrigen von der Klägerin geltend gemachten Schadenspositionen umfassen einen Betrag in Höhe von € 6.991,00. Damit sind der Klägerin unter Berücksichtigung ihrer Mitverschuldensquote von 25% € 5.243,25 zuzusprechen. Zusammen mit dem Haushaltsführungsschaden (€ 390,00) ergibt dies eine Summe von € 5.633,25.

c. Darüber hinaus hat die Klägerin gegen den Beklagten zu 1 auch einen Anspruch auf Ausgleich von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 1.954,46.

Erstattungsfähig sind gem. § 249 Abs. 1 BGB diejenigen Rechtsverfolgungskosten, die aus Sicht der Schadensersatzgläubigerin zur Wahrnehmung und Durchsetzung ihrer Rechte erforderlich und zweckmäßig waren (vgl. etwa BGH, Urteil vom 09.04.2019 – VI ZR 89/18 –, NJW-RR 2019, 1187, 1190; Senat, Urteil vom 24.09.2020 – 26 U 69/19 –, NJW-RR 2021, 63, 64).

Hinsichtlich der Höhe des insoweit geltend gemachten Zahlungsanspruchs ist jedoch zu berücksichtigen, dass dem Anspruch der Geschädigten auf Ersatz vorgerichtlicher Rechts-

anwaltskosten im Verhältnis zum Schädiger grundsätzlich der Gegenstandswert zugrunde zu legen ist, der der berechtigten Schadensersatzforderung entspricht (vgl. dazu etwa BGH, Urteil vom 18.07.2017 – VI ZR 465/16 –, NJW 2017, 3588). Danach ist hier ein Gegenstandswert bis zur Wertstufe von € 80.000,00 anzusetzen.

d. Der Zinsanspruch der Klägerin ergibt sich aus den §§ 286 Abs. 2 Nr. 3, 288 Abs. 1 BGB.

e. Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte zu 2 besteht in derselben Höhe wie gegen den Beklagten zu 1 (§ 115 VVG in Verbindung mit § 1 PflVG).

Die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten ergibt sich aus § 116 VVG.

2. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO.

3. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat seine Grundlage in den §§ 708 Nr. 10 S. 1, 711 ZPO.

4. Die Revision ist nicht zuzulassen.

Der Sache kommt keine grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ZPO zu. Sie wirft keine klärungsbedürftigen Rechtsfragen auf. Es handelt sich vielmehr um eine von den tatsächlichen Besonderheiten des Einzelfalls geprägte Sache.

Die Zulassung der Revision ist im Streitfall auch nicht zur „Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung“ (§ 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO) erforderlich. Dieser Zulassungsgrund ist insbesondere dann gegeben, wenn das Berufungsgericht von einer Entscheidung eines höherrangigen Gerichts, namentlich des Bundesgerichtshofes, abweicht. Eine Abweichung in diesem Sinne liegt dann vor, wenn das Berufungsgericht ein und dieselbe Rechtsfrage anders beantwortet als die Vergleichsentscheidung, also einen Rechtssatz aufstellt, der sich mit dem in der Vergleichsentscheidung aufgestellten Rechtssatz nicht deckt (vgl. BGH, Beschluss vom 04.07.2002 – V ZR 75/02 –, NJW 2002, 2295; Beschluss vom 27.03.2003 – V ZR 291/02 –, NJW 2003, 1943, 1945; OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 31.10.2013 – 15 U 127/13 –, juris).

Eine so verstandene Abweichung von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes findet im Streitfall – von einer möglichen Ausnahme abgesehen (dazu sogleich) – nicht statt.

Auch soweit der erkennende Einzelrichter von der oben angesprochenen Entscheidung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes vom 2. Mai 1961 in dem Verfahren VI ZR 181/60 (VersR 1961, 620) abweicht, ist die Zulassung der Revision nicht zur „Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung“ (§ 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO) erforderlich. Zum einen steht diese Entscheidung – wie bereits erwähnt – in einem offensichtlichen Widerspruch zu dem in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vorher und nachher immer wieder betonten Grundsatz, dass der Vertrauensgrundsatz nur dem Verkehrs-

teilnehmer zur Seite steht, der sich nicht selbst über die im Straßenverkehr geltenden Regeln hinwegsetzt. Zum anderen ist die Zulassung der Revision deswegen nicht angezeigt, weil die Zulassung der Revision allgemein voraussetzt, dass die zu klärende Rechtsfrage im konkreten Fall entscheidungserheblich ist. Das ist sie nicht, wenn es auf sie zur Entscheidung des Rechtsstreits nicht ankommt (vgl. etwa BVerfGK, Beschluss vom 04.05.2015 – 2 BvR 2053/14 –, WM 2015, 1748, 1749; BGH, Beschluss vom 19.12.2002 – VII ZR 101/02 –, NJW 2003, 831; Beschluss vom 16.09.2003 – XI ZR 238/02 –, NJW 2004, 1167; Beschluss vom 15.09.2014 – II ZR 112/13 –, NJW-RR 2015, 603, 604). So liegt es hier, weil der Beklagte zu 1 im Streitfall – wie oben dargelegt – nicht auf ein verkehrsgerechtes Verhalten der Klägerin vertrauen durfte.

OLG HAMM: ABSEHEN VOM FAHRVERBOT BEI NOTSTANDSÄHNLICHER SITUATION

Beschluss vom 28.03.2024 – 5 ORbs 35/24

BeckRS 2024, 7276

Amtliche Leitsätze:

1. Bei der Frage, ob ein grober Verstoß gegeben ist, sind die Umstände des Einzelfalles – auch unter Berücksichtigung von Irrtumsaspekten – gegeneinander abzuwägen.
2. Bei notstandsähnlichen Situationen (z.B. tatrichterlich festgestelltes dringendes Bedürfnis zur Verrichtung einer Notdurft) kann – je nach den Umständen des Einzelfalles – das Handlungsunrecht für die Anordnung eines Fahrverbots fehlen.

Tenor:

Die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft Bochum wird als unbegründet verworfen.

Die Kosten der Rechtsbeschwerde und die notwendigen Auslagen des Betroffenen fallen der Staatskasse zu Last (§ 79 Abs. 3 OWiG i.V.m. § 473 Abs. 1, 2 StPO).

Gründe:

I.

Das Amtsgericht Witten hat den Betroffenen durch Urteil vom 28.11.2023 wegen fahrlässiger unberechtigter Benutzung einer freien Gasse für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen auf einer Autobahn mit einem Fahrzeug zu einer Geldbuße in Höhe von 240 Euro verurteilt und von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen. Gegen dieses Urteil richtet sich die (zulässige) Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft Bochum, die die Verletzung materiellen Rechts rügt. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, das angefochtene Urteil im Rechtsfolgenausspruch mit den insoweit getroffenen Feststellungen aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht Witten zurückzuverweisen.

II.

Die zu Lasten des Betroffenen eingelegte Rechtsbeschwerde ist unbegründet, da das angefochtene Urteil keinen Rechtsfehler aufweist. Das Tatgericht ist im Rechtsfolgenausspruch in rechtlich nicht zu beanstandender Weise davon ausgegangen, dass – trotz der Indizwirkung der Bußgeldkatalogverordnung (§ 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BKatV) – kein Fall der groben Verletzung der Pflichten eines Fahrzeugführers i.S.v. § 25 Abs. 1 S. 1 StVG vorliegt; im Einzelnen: 1) Eine grobe Pflichtverletzung liegt dann vor, wenn die Pflichtverletzung des Betroffenen objektiv abstrakt oder konkret besonders gefährlich gewesen ist (vgl. OLG Düsseldorf Entscheidung v. 28.7.1998 – 5 Ss (OWi) 235/98 = BeckRS 1998, 155012, beck-online). Hinzukommen muss, dass der Täter auch subjektiv besonders verantwortungslos

handelt (vgl. BGH, NZV 1997, 525, beck-online). Regelbeispiele für ein derartiges Verhalten finden sich in § 4 Abs. 1, 2 BKatV. Bei diesen Katalogtaten ist das Vorliegen einer groben Verletzung der Pflichten eines Kfz-Führers zwar indiziert (vgl. BGHSt 38, 125 (134) = NZV 1992, 117); die Regelbeispiele ersetzen aber nicht gesetzliche Merkmal des § 25 I StVG. Die Bußgeldkatalogverordnung befreit daher die Tatgerichte nicht von der Erforderlichkeit einer Einzelfallprüfung; sie schränkt nur den Begründungsaufwand ein (vgl. BVerfG, DAR 1996, 196 (198) = NZV 1996, 284; BGHSt 38, 125 (136) = NZV 1992, 117 (120). Dementsprechend muss eine im Sinne der Regelbeispiele der Bußgeldkatalogverordnung tatbestandsmäßige Handlung dann (ausnahmsweise) nicht zwingend mit einem Fahrverbot geahndet werden, wenn als Ergebnis der gebotenen Würdigung der Umstände des Einzelfalles eine grobe Pflichtverletzung – sei es in objektiver oder in subjektiver Hinsicht – ausscheidet (vgl. BGH NZV 1997, 525, beck-online). Bei der Frage, ob ein grober Verstoß gegeben ist, sind die Umstände des Einzelfalles – auch unter Berücksichtigung von Irrtumsaspekten – gegeneinander abzuwägen (vgl. OLG Bamberg Beschluss vom 1.12.2015 – 3 Ss OWi 834/15, BeckRS 2015, 20269 Rn. 12, beck-online).

2) Das Amtsgericht hat in der angefochtenen Entscheidung im Einzelnen dargelegt, warum es im vorliegenden Einzelfall von der Anordnung des einmonatigen Fahrverbots ausnahmsweise abgesehen hat (vgl. UA S. 6 – 8). Zwar deuten die Urteilsgründe darauf hin, dass das Amtsgericht von einem Erlaubnistatbestandsirrtum des Betroffenen ausgeht, obwohl die irriige Annahme des Betroffenen von der Freigabe des Verkehrs die Tatbestandsmäßigkeit des Handelns (§ 11 OWiG) betrifft. Allerdings beruht die angefochtene Entscheidung nicht darauf, da diese Erwägung nicht tragend ist. Vielmehr stellt das Tatgericht bei seiner Begründung des Absehens vom Fahrverbot darauf ab, dass der Betroffene nach den Umständen des Einzelfalles subjektiv nicht besonders verantwortungslos handelte. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden.

3) Es ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt, dass in notstandsähnlichen Situationen (konkret: dringendes Bedürfnis zur Verrichtung der Notdurft) das Handlungsunrecht für die Anordnung eines Fahrverbotes – je nach den Umständen des Einzelfalles – fehlen kann (vgl. bei Geschwindigkeitsverstößen: OLG Hamm Beschluss vom 10.10.2017 – 4 RBS 326/17 = BeckRS 2017, 129512 Rn. 7, beck-online; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 19.12.1996 – 1 Ss 291/96 = NStZ-RR 1997, 379, beck-online; OLG Brandenburg (I. Strafsenat – Senat für Bußgeldsachen), Beschluss vom 25.02.2019 – (IB) 53 Ss-OWi 41/19 (45/19) = BeckRS 2019, 2716, beck-online). Das ist hier auf der Grundlage – der revisionsrechtlich ohnehin nur beschränkt überprüfbaren – Feststellungen des Amtsgerichts der Fall. Das Handeln des Betroffenen stellt in subjektiver Hinsicht kein besonders vorwerfbares Verhalten dar. Nach den amtsgerichtlichen Feststellungen neigte der Ange-

klagte aufgrund der von ihm eingenommenen Medikation zu einem erhöhten Harndrang, der bereits kurz nach Beginn des Staus einsetzte. Zudem ist er im Hinblick auf den wieder einsetzenden Verkehr davon ausgegangen, die Rettungsgasse bereits wieder befahren zu dürfen. Insoweit liegt zwar weder ein Notstand i.S.v. § 16 OWiG noch ein Erlaubnistatbestandsirrtum vor. Allerdings befand sich der Betroffene in einer – durch Medikamentenwirkung hervorgerufenen – notstand-sähnlichen Situation; dazu hat das Amtsgericht festgestellt, dass zum Tatzeitpunkt bereits ein erheblicher Harndrang bzw. Druckgefühl vorhanden war (vgl. UA S. 6). Entgegen der Ansicht der Generalstaatsanwaltschaft konnte der Betroffene auch nicht etwa seine Notdurft außerhalb des Fahrzeugs verrichten. Denn – worauf die Verteidigung in ihrer Stellungnahme zur Antragschrift zu Recht hinweist – ein Betreten der Autobahn ist grundsätzlich nicht erlaubt (§ 18 Abs. 9 StVO). Außerdem wäre ihm dieses Handeln unter dem Gesichtspunkt naheliegender Eigengefährdung rechtlich nicht zumutbar gewesen.

Des Weiteren war seine Pflichtverletzung als Fahrzeugführer in subjektiver Sicht infolge der – irrigen – Annahme der Verkehrsfreigabe nicht besonders verantwortungslos. Der Einwand der Generalstaatsanwaltschaft, der Betroffene habe durch sein Verhalten die Notstandslage erst herbeigeführt, verfängt nicht. Ausweislich der Feststellungen verspürte er den Harndrang bereits fünf Minuten, nachdem der Stau einsetzte. Es gehört jedenfalls nicht zu den Pflichten eines Fahrzeugführers, seine Toilettenverhalten bzw. Toilettengangintervalle nach einem unvorhersehbaren Stauereignis auszurichten.

Letztlich ist auch zu berücksichtigen, dass der Erfolgswert infolge der zwischenzeitlich erfolgten Verkehrsfreigabe objektiv nicht von besonderem Gewicht war.

OLG SCHLESWIG-HOLSTEIN: HAFTUNGSVERTEILUNG BEI ZUSAMMENSTOSS MIT AUSSCHERENDEM RECHTSABBIEGER

Urteil vom 06.02.2024 – 7 U 94/23

Amtliche Leitsätze:

- 1. Eine unklare Verkehrslage i. S. d. § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO und damit ein unzulässiges Überholen kommt in Betracht, wenn das vorausfahrende Fahrzeug bei einem ordnungsgemäß angekündigten Rechtsabbiegen in ein Grundstück zunächst erkennbar – unter Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 2 StVO – nach links ausholt. In diesem Fall hat der Überholende mit einem weiteren Ausscheren des Vorausfahrenden nach links vor dem eigentlichen Abbiegen zu rechnen.**
- 2. Im Falle einer seitlichen Kollision zwischen einem unter Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO bei unklarer Verkehrslage Überholenden und einem nach rechts in ein Grundstück abbiegenden Vorausfahrenden, der sich entgegen § 9 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5 StVO zunächst nach links zur Fahrbahnmitte hin einordnet und unmittelbar vor dem Rechtsabbiegen nach links ausholt, kommt eine Haftungsverteilung von 60% zu 40% zu Lasten des Überholenden in Betracht.**

Verfahrensgang

vorgehend LG Kiel, 9. Juni 2023, 2 O 61/20

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil der Einzelrichterin der 2. Zivilkammer des Landgerichts Kiel vom 09.06.2023, Az. 2 O 61/20, abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.510,19 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 12.06.2020 sowie weitere 334,75 € auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.10.2020 zu zahlen.

Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger jeden weiteren Schaden aus dem Verkehrsunfall vom 15.05.2020 in Seedorf nach einer Haftungsquote von 40 % zu ersetzen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits im ersten Rechtszug haben der Kläger 69 % und die Beklagte - ggf. als Gesamtschuldner neben den Erben des Hans Sommer - 31 % zu tragen. Von den Kosten des Rechtsstreits im zweiten Rechtszug haben der Kläger 38 % und die Beklagte 62 % zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

I.
Die Parteien streiten um Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall vom 15.05.2020 in S. Der Kläger befuhr mit seinem PKW Audi X (amtliches Kennzeichen X) die X-Straße in Richtung S. Vor ihm fuhr der Versicherungsnehmer der Beklagten, der vormalige Beklagte zu 2), der am X verstorben ist, mit seinem bei der Beklagten haftpflichtversicherten VW (amtliches Kennzeichen X, nachfolgend „Beklagtenfahrzeug“). Der Versicherungsnehmer der Beklagten beabsichtigte, nach rechts in sein Grundstück - Hausnummer X - abzubiegen. Er reduzierte seine Geschwindigkeit, blinkte nach rechts und lenkte sein Fahrzeug zunächst etwas nach links zur Fahrbahnmitte hin. Der Kläger setzte etwa zur gleichen Zeit zum Linksüberholen an. Der Abstand und die Geschwindigkeitsdifferenz dabei sind streitig. Als sich die beiden Fahrzeuge etwa auf gleicher Höhe befanden, vollzog der Versicherungsnehmer der Beklagten mit seinem Fahrzeug eine weitere Lenkbewegung nach links - einen sog. Linksschwenk - und es kam zur seitlichen Kollision der Fahrzeuge. Die Fahrbahn verfügt an der Unfallstelle nicht über eine Mittelmarkierung.

Der Kläger hat behauptet, er sei mit seinem Fahrzeug beim Überholen geringfügig schneller gefahren als das Beklagtenfahrzeug und habe ausreichend Seitenabstand gehalten. Die Kollision sei auf der Gegenfahrbahn erfolgt und allein auf den deutlichen Linksschwenk des Beklagtenfahrzeugs zurückzuführen.

Der Kläger hat Beschädigungen seines Fahrzeuges rechtsseitig am Kotflügel, am Außenspiegel, an der Felge vorne, an den Türen vorne und hinten und am Seitenteil hinten behauptet. Er hat zuletzt Netto-Reparaturkosten in Höhe von 6.155,99 € behauptet. Die Sachverständigenkosten beliefen sich auf 948,43 €.

Der Kläger hat im ersten Rechtszug beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 7.716,79 € zu zahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 04.06.2020;
2. festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger jeden weiteren Schaden, der aus dem Verkehrsunfallereignis vom 15.05.2020 in S folgt, auf Basis einer Haftungsquote von 100 % zu ersetzen;
3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 864,66 € zu zahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat behauptet, der Kläger sei mit minimalem Abstand am Beklagtenfahrzeug „vorbeigeschossen“. Bei dem geringfügigen Linksschwenk habe es sich um einen üblichen Vorgang zum besseren Abbiegen in die Einfahrt gehandelt. Für den Kläger habe eine unklare Verkehrslage bestanden. Die Beklagte hat ferner Vorschäden am Klägerfahrzeug behauptet.

Der Kläger hat die Beklagte mit anwaltlichem Schreiben vom 25.05.2020 unter Fristsetzung bis zum 03.06.2020 erfolglos zur Zahlung aufgefordert.

Das Landgericht hat Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen X, X und X sowie durch Einholung eines Sachverständigengutachtens des Dipl.-Ing. X. Es hat sodann der Klage auf Grundlage einer Haftungsquote der Beklagten von 60 % und unter Abzügen bei der Schadenshöhe teilweise stattgegeben. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt:

Der Kläger habe gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 7, 17 Abs. 1, 2 StVG i. V. m. § 115 VVG. Die Beklagte habe für die Folgen des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls nach einer Haftungsquote von 60 % einzustehen. Dies entspreche den jeweiligen Verursachungsbeiträgen der Beteiligten im Rahmen der nach § 17 StVG gebotenen Abwägung. Der Versicherungsnehmer der Beklagten habe gegen die Sorgfaltsanforderungen des § 9 Abs. 1 S. 2 (Rechtseinordnen), S. 4 (doppelte Rückschaupflicht) und Abs. 5 StVO (Ausschluss der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer) verstoßen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe der Versicherungsnehmer der Beklagten im Rahmen des Abbiegevorgangs nach rechts einen Linksschwenk über die gedachte Mittellinie bis auf die Gegenfahrbahn ausgeführt. Zudem habe er auch noch im Rückspiegel gesehen, dass das Klägerfahrzeug hinter ihm nach links ausgeschert sei, und hierauf nicht reagiert. Der Kläger habe demgegenüber gegen die Sorgfaltsanforderungen aus § 5 Abs. 4a StVO (Ankündigung des Überholens durch Benutzung der Fahrtrichtungsanzeiger) und § 1 Abs. 2 StVO (Grundregeln im Straßenverkehr) verstoßen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe der Kläger beim Einleiten des Überholens nicht geblinkt. Das Überholmanöver selbst sei zwar nicht unzulässig gewesen, allerdings habe der Kläger insgesamt eine erheblich rücksichtslose Fahrweise gezeigt. Dies ergebe sich insbesondere aus der glaubhaften Aussage des Zeugen X. Der Kläger könne deshalb 60 % der erforderlichen Reparaturkosten ersetzt verlangen, wobei nach dem Ergebnis des Sachverständigengutachtens nicht alle geltend gemachten Schäden auf den streitgegenständlichen Unfall zurückzuführen seien. Unfallbedingt seien - abgrenzbare - Reparaturkosten von 5.307,04 € (netto) erforderlich. Hinzu kämen Gutachterkosten in Höhe von 948,43 € und eine Auslagenpauschale von 25,00 €. Hier- von habe die Beklagte 60 % zu ersetzen. Hinzu kämen vorge- richtliche Rechtsanwaltskosten auf einen Gegenstandswert bis 5.000,00 € in Höhe von 540,50 €.

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes sowie der tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts wird auf die angefochtene Entscheidung nebst darin enthaltenen Verweisungen Bezug genommen.

Hiergegen wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung, mit der sie ihr erstinstanzliches Begehren auf Abweisung der Klage weiterverfolgt. Die Würdigung des Landgerichts, ihr Versicherungsnehmer sei mit seinem Linksschwenk bis auf die Gegenfahrbahn geraten, sei fehlerhaft. Dies gelte auch für die Annahmen, ihr Versicherungsnehmer habe den Linksschwenk erst vollführt, nachdem er im Rückspiegel das Ausscheren des Klägerfahrzeugs nach links wahrgenommen habe, und er hätte dessen Überholabsicht deshalb erkennen und seinen Abbiegevorgang noch abbrechen können. Ein Verstoß gegen die doppelte Rückschaupflicht sei nicht gegeben. Ursächlich für die Kollision sei auch nicht die „fortgesetzte Linksbewegung“ des Beklagtenfahrzeugs gewesen, sondern das zu schnelle und enge Überholmanöver des Klägers. Für den Kläger habe eine unklare Verkehrslage bestanden, so dass nicht nachvollziehbar sei, weshalb das Landgericht keine Unzulässigkeit des Überholmanövers angenommen habe. Der bei unklarer Verkehrslage überholende Kläger sei nicht in den Schutzbereich des § 9 Abs. 5 StVO einbezogen. Ihn müsse deshalb eine höhere Haftungsquote treffen als die Beklagte. Das Landgericht habe auch fehlerhafte Schlüsse aus den festgestellten Vorschäden gezogen; die Klage hätte vielmehr abgewiesen werden müssen, nachdem der Kläger die Vorschäden zuvor verschwiegen habe.

Die Beklagte beantragt nunmehr:

Das Urteil des Landgerichts Kiel vom 12.06.2023 - 2 O 61/20 - wird aufgehoben und die Klage wird abgewiesen.

Sie beantragt zudem, im Hinblick auf die Haftungsverteilung die Revision zuzulassen.

Der Kläger beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Er verteidigt das angefochtene Urteil. Eine unklare Verkehrslage lasse sich nicht begründen, weil im Gegenteil klar gewesen sei, dass das Beklagtenfahrzeug nach rechts in das Grundstück abbiegen würde.

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien im zweiten Rechtszug wird auf die im Berufungsrechtszug gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Der Senat hat - durch seinen Einzelrichter - am 16.01.2024 eine mündliche Verhandlung durchgeführt.

II.

Die Berufung der Beklagten ist zulässig und teilweise begründet. Der Kläger hat einen Anspruch gegen die Beklagte aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 S. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG auf Ersatz seines unfallbedingten Schadens nach einer Haftungsverteilung von 40 % zu 60 % zu seinen Lasten.

Gemäß § 513 ZPO kann eine Berufung nur auf eine Rechtsverletzung oder darauf gestützt werden, dass die gemäß § 529 ZPO zu berücksichtigenden Feststellungen ein anderes als das landgerichtliche Ergebnis rechtfertigen. Vorliegend rechtfertigen die vom Landgericht in nicht zu beanstandender Art und Weise getroffenen Feststellungen ein anderes Ergebnis, nämlich eine abweichende Haftungsverteilung.

Dem Landgericht ist zunächst darin zu folgen, dass der Versicherungsnehmer der Beklagten gegen § 9 Abs. 5 StVO (Ausschluss der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beim Abbiegen in ein Grundstück) und § 9 Abs. 1 S. 2 StVO (Pflicht zum Einordnen nach rechts) verstoßen hat. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Landgerichts wird zunächst Bezug genommen. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts hat der Versicherungsnehmer der Beklagten seine Geschwindigkeit reduziert, den Fahrtrichtungsanzeiger rechts betätigt und sich mit seinem Fahrzeug nach links zur Fahrbahnmitte hin eingeordnet. Unmittelbar vor dem beabsichtigten Abbiegen in sein Grundstück hat er sein Fahrzeug noch weiter nach links gelenkt und einen sog. Linksschwenk vollzogen, wobei es zur Kollision mit dem Klägerfahrzeug gekommen ist. Damit stehen die genannten Verkehrsverstöße fest. Bereits mit dem Einordnen nach links hat der Versicherungsnehmer der Beklagten gegen das Gebot verstoßen, sein Fahrzeug vor dem Rechtsabbiegen möglichst weit rechts einzuordnen. Und jedenfalls mit dem weiteren Linksschwenk hat er andere Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet, wodurch es zum Unfall mit dem nachfolgenden Klägerfahrzeug gekommen ist, das bereits im Überholen begriffen war. Darauf, ob das Beklagtenfahrzeug beim Einordnen oder beim weiteren Linksschwenk die gedachte Mittellinie überfahren und zumindest teilweise die Gegenfahrbahn befahren hat, kommt es für den Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 2 StVO nicht an. Ob die entsprechende Schlussfolgerung des Landgerichts tragfähig ist oder nicht, ist deshalb unerheblich und bedarf keiner weiteren Erörterung. Ob den Versicherungsnehmer der Beklagten darüber hinaus ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 4 StVO (Pflicht zur doppelten Rückschau) trifft, ist ebenfalls nicht entscheidend. Er selbst hatte angegeben, das Klägerfahrzeug noch im Rückspiegel gesehen zu haben, als es hinter ihm nach links ausgeschert war. Die Beklagte argumentiert letztlich, dass eine geeignete Reaktion ihres Versicherungsnehmers aufgrund des engen zeitlich-räumlichen Zusammenhangs nicht mehr möglich gewesen sei. Dies erlaubt zwei mögliche Rückschlüsse: Entweder der Versicherungsnehmer der Beklagten hat erst so spät auf den rückwärtigen Verkehr geachtet, dass er sein Abbiegemanöver - einschließlich des bereits eingeleiteten Linksschwenks - nicht mehr hat abbrechen können, was einen Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 4 StVO begründen würde. Oder er hat zwar seiner Rückschaulpflicht genügt, jedoch ungeachtet dessen - d.h. in Ansehung des evtl. zum Überholen ansetzenden Klägerfahrzeugs - sein Abbiegemanöver einschließlich Linksschwenk fortgesetzt, was den Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 2 StVO und insbesondere gegen § 9 Abs. 5 StVO umso gravierender erscheinen ließe. Für den Grad des der Beklagten zuzurechnenden Verschuldens ihres Versicherungsnehmers und das Ausmaß ihrer Mithaftung macht

es keinen entscheidenden Unterschied, welche der Variante hier zutrifft.

Dem Landgericht ist weiter darin zu folgen, dass den Kläger ein Verstoß gegen § 5 Abs. 4a StVO (Pflicht zur Ankündigung des Überholens durch Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers) sowie gegen § 1 Abs. 2 StVO (Grundregeln im Straßenverkehr, Gefährdungsverbot) trifft. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme hat der Kläger sein Überholmanöver nicht durch Blinken angekündigt und ist zudem rücksichtslos und gefährlich gefahren. Die diesbezüglichen Feststellungen und die entsprechende Würdigung des Landgerichts sind nicht zu beanstanden. Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (§ 286 ZPO) berechtigt das Gericht, die im Prozess gewonnenen Erkenntnisse grundsätzlich nach seiner individuellen Einschätzung zu bewerten, wobei der Richter lediglich an die Denk-, Natur- und Erfahrungsgesetze gebunden ist (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 34. Auflage 2022, § 286, Rn. 13). Ein Verstoß gegen diese Grundsätze ist nicht erkennbar. Im Übrigen steht die Wiederholung der Beweisaufnahme gemäß §§ 529, 531 ZPO nicht im reinen Ermessen des Berufungsgerichts. Sie ist im Sinne eines gebundenen Ermessens vielmehr nur dann zulässig, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erstinstanzlichen Feststellungen begründen und eine gewisse - nicht notwendig überwiegende - Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall einer Beweiserhebung die erstinstanzlichen Feststellungen keinen Bestand mehr haben werden, sich also ihre Unrichtigkeit herausstellt (Zöller/Heßler, a.a.O., § 529, Rn. 3). Solche konkreten Anhaltspunkte sind vorliegend allerdings nicht ersichtlich und werden mit der Berufung auch nicht vorgetragen. Der Senat schließt sich der Beweiswürdigung des Landgerichts ausdrücklich an. Nach der glaubhaften Aussage des Zeugen X fuhr der Kläger mit seinem Fahrzeug „sehr dicht“ auf das Beklagtenfahrzeug auf, um dann „extrem Gas“ zu geben und „wie wild“ an ihm „vorbeizuziehen“. Hinzu kommt, dass dabei der Abstand des Kläger- zum Beklagtenfahrzeugs nicht groß gewesen sein kann. Denn nach den Ermittlungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. X (Gutachten vom 24.03.2022, Bl. 234 ff. d. A., dort Anlage A 15 = Bl. 262 d. A.) war der Kollisionswinkel sehr klein, d.h. die Fahrzeuge fuhren - bei nach links eingeschlagenen Vorderrädern des Beklagtenfahrzeugs - annähernd parallel. Daraus lässt sich ableiten, dass der seitliche Abstand der Fahrzeuge schon vor dem Einleiten des (weiteren) Linksschwenks nicht groß gewesen sein kann, weil ansonsten bis zur Kollision ein größerer Winkel des Beklagtenfahrzeugs zum Klägerfahrzeug erreicht worden wäre.

Der Kläger hat ferner bei unklarer Verkehrslage überholt und damit auch gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO verstoßen. Das Überholen war für ihn in der konkreten Situation unzulässig. Insoweit kann der abweichenden Einschätzung des Landgerichts nicht gefolgt werden. Eine unklare Verkehrslage i. S. d. § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO liegt dann vor, wenn nach allen Umständen mit einem ungefährdeten Überholen nicht gerechnet werden darf. Dies ist z. B. auch dann der Fall, wenn ungewiss ist, wie sich der vorausfahrende Verkehrsteilnehmer verhalten wird. Die Unklarheit kann auch auf einem unaufmerksamen, unsi-

cheren, fehlerhaften oder verkehrswidrigen Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers beruhen. Maßgeblich sind die gesamten äußeren Umstände, die für einen aufmerksamen Kraftfahrer, der überholen will, erkennbar sind. Es kommt darauf an, wie sich die Verkehrssituation für den Überholenden dargestellt hat (vgl. z. B. OLG Saarbrücken, Urteil vom 07.01.2023, Az. 3 U 358/02, Juris Rn. 29). Die Voraussetzungen für eine unklare Verkehrslage lagen danach vorliegend für den Kläger vor. Dem Kläger war das Beklagtenfahrzeug nach eigenen Angaben schon ab der Ortseinfahrt durch seine langsame Fahrweise aufgefallen. Zudem soll der Versicherungsnehmer der Beklagten ein nicht vorfahrberechtigtes Fahrzeug durchgelassen haben. Der Kläger habe deshalb besondere Vorsicht walten lassen und größeren Abstand gehalten. Der Kläger hat also erkannt, dass besondere Vorsicht angezeigt war. Im weiteren Verlauf wurde das Beklagtenfahrzeug unstrittig mit eingeschaltetem rechten Fahrtrichtungsanzeiger nach links in Richtung Fahrbahnmitte hin eingeordnet, was einen Verstoß gegen § 9 Abs. 1 S. 2 StVO darstellt. Dies hat der Kläger nach eigenem Bekunden auch wahrgenommen. Zudem fehlte eine Mittelmarkierung als Orientierungshilfe; der Versicherungsnehmer der Beklagten konnte so nicht eindeutig erkennen, ob er innerhalb seiner Fahrspur fuhr, und der Kläger konnte nicht erkennen, ob ihm die gesamte Breite der Gegenfahrspur zum Überholen zur Verfügung stand. Unter Berücksichtigung aller Umstände war das Überholen in dieser Situation unzulässig. Der Kläger durfte aufgrund der zuvor wahrgenommenen Unsicherheiten in der Fahrweise des Beklagtenfahrzeuges, dem Verkehrsverstoß beim Einordnen zum Abbiegen sowie den örtlichen Gegebenheiten (relativ schmale Fahrbahn ohne Mittelmarkierung) nicht mit einem gefahrlosen Überholen rechnen. Aufgrund des fehlerhaften Einordnens nach links war außerdem ungewiss, wie sich der Versicherungsnehmer weiter verhalten würde. Gerade durch das vorausgegangene Einordnen nach links bestand die nicht unwahrscheinliche Möglichkeit, dass das Beklagtenfahrzeug vor dem Abbiegen - wie geschehen - noch weiter nach links ausholen würde. Es handelt sich um ein zwar unzulässiges, aber gleichwohl weit verbreitetes Phänomen, vor dem Rechtsabbiegen in Einfahrten nach links auszuholen. Denkbar bei einem Einordnen zur Mitte bei Reduzierung der Geschwindigkeit wäre auch ein falsches Blinken nach rechts bei beabsichtigtem Abbiegen nach links.

Ob im Überholen bei relativ geringem Platz und Abstand zugleich ein weiterer Verstoß des Klägers gegen § 5 Abs. 4 StVO (ausreichender Seitenabstand) liegt, fällt aufgrund des Verstoßes gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO nicht beträchtlich ins Gewicht und kann dahinstehen.

Im Rahmen der bei einer Kollision zweier Kraftfahrzeuge gemäß §§ 17 Abs. 1, 2, 18 Abs. 3 StVG gebotenen Abwägung ist auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen, insbesondere darauf, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist dabei eine Abwägung und Gewichtung der jeweiligen Verursachungsbeiträge vorzunehmen, wobei eine umfassende Würdigung aller Um-

stände des Einzelfalls, insbesondere eine genaue Klärung des Unfallhergangs geboten ist (BGH, Urteil vom 28.02.2012, VI ZR 10/11, Juris Rn. 6; OLG Frankfurt, Urteil vom 31.03.2020, 13 U 226/15, Juris Rn. 43). Im Rahmen der Abwägung der wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr nur unstrittige oder aber zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er für die nach § 17 Abs. 1 und 2 StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will. Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage haben deswegen außer Betracht zu bleiben (ständige Rechtsprechung des BGH, Urteil vom 21.11.2006, VI ZR 115/05, NJW 2007, 506; Urteil vom 27.06.2000, VI ZR 126/99, NJW 2000, 3069; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 26.07.2018, 1 U 117/17, Juris Rn. 5). Die jeweils ausschließlich unstrittigen oder nachgewiesenen Tatbeiträge müssen sich zudem auf den Unfall ausgewirkt haben. Der Beweis obliegt demjenigen, welcher sich auf einen in die Abwägung einzustellenden Gesichtspunkt beruft (BGH, Urteil vom 13.02.1996, VI ZR 126/95, NZV 1996, 231, 232; OLG Dresden, Urteil vom 25.02.2020, 4 U 1914/19, Juris Rn. 4 m.w.N.).

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze führt die Abwägung vorliegend zu der eingangs genannten Haftungsverteilung von 40 % zu 60 % zulasten des Klägers. Die zuvor aufgeführten Verursachungs- und Verschuldensanteile sind entweder unstrittig oder nach Durchführung der Beweisaufnahme als erwiesen anzusehen. Sie sind auch jeweils mitursächlich für den Unfall gewesen. Zulasten der Beklagten wirken dabei die Verstöße gegen § 9 Abs. 1 S. 2 StVO, § 9 Abs. 5 StVO und ggf. § 9 Abs. 1 S. 4 StVO. Und zulasten des Klägers greifen die Verstöße gegen § 1 Abs. 2, § 5 Abs. 3 Nr. 1 und § 5 Abs. 4a StVO. Der Verursachungs- und Verschuldensbeitrag des Klägers im Rahmen seines unzulässigen und rücksichtslosen Überholmanövers überwiegt dabei den Verursachungs- und Verschuldensbeitrag des Versicherungsnehmers der Beklagten. Den Versicherungsnehmer der Beklagten traf zwar der verschärfte Haftungsmaßstab des § 9 Abs. 5 StVO, wonach man sich beim Abbiegen in ein Grundstück so zu verhalten hat, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Der Verstoß hiergegen führt in der Regel zu einer beträchtlichen Mithaftung oder auch einer alleinigen Haftung des Abbiegenden. Allerdings wiegt das unzulässige und gefährliche Überholen des Klägers unter Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 2 StVO demgegenüber noch schwerer. Dies gilt jedenfalls unter Berücksichtigung der begleitenden Umstände. Dem Versicherungsnehmer der Beklagten ist zugute zu halten, dass er ordnungsgemäß und rechtzeitig nach rechts geblinkt und seine Geschwindigkeit frühzeitig reduziert hat. Ihn trifft lediglich die Haftung aus dem fehlerhaften Einordnen und dem weiteren Linksschwenk vor dem Abbiegen, was sich allerdings als nachvollziehbares und häufig zu beobachtendes Manöver darstellt, um leichter in eine enge Grundstückseinfahrt zu fahren. Es handelte sich offenbar nach dem weiteren

Ergebnis der Beweisaufnahme um die ständige Übung des Versicherungsnehmers, ohne dass es dabei vorher jemals zu Problemen gekommen wäre. Das Verhalten des Klägers war hingegen über das bloße - unzulässige - Überholmanöver hinaus gefährlich und rücksichtslos. Das Überholen erfolgte aus einem zu geringen Abstand heraus, ohne Ankündigung durch Blinken, unter starker Beschleunigung und mit geringem Seitenabstand. Und abgesehen davon war das Überholen an der konkreten Stelle in der konkreten Situation auch vollkommen unverständlich und unnötig. Nur wenige Meter weiter und wenige Sekunden später wäre das Beklagtenfahrzeug abgelenkt und der Weg für den Kläger frei gewesen.

Die Abwägung unter Würdigung aller Umstände führt vorliegend dazu, dass die Beklagte zu einer Mithaftungsquote von 40 % und der Kläger zu einer überwiegenden Haftungsquote von 60 % für die Folgen des Unfalls einzustehen haben.

Soweit die Beklagte ausführt, der Kläger sei aufgrund seines unzulässigen Überholens nicht in den Schutzbereich von § 9 Abs. 5 StVO einbezogen, weil die Vorschrift allein dem rechtmäßig fließenden Verkehr diene und nicht demjenigen, der bei unklarer Verkehrslage überhole (Schriftsatz vom 26.10.2023, Bl. 71 f. eA), findet dies keine Stütze in der hierzu zitierten Literatur und Rechtsprechung. Ein unzulässiges Überholen erschüttert allenfalls den gegen den Abbiegenden sprechenden Anscheinsbeweis (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Auflage 2023, § 9 Rn. 44). Vorliegend kommt es jedoch nicht auf die Beweislast an, weil die jeweiligen Verkehrsverstöße feststehen. Der nachfolgende Verkehr bleibt auch im Falle eines eigenen, auch schuldhaften Verursachungsanteils vom Schutzbereich des § 9 Abs. 5 StVO erfasst; ein eigener Verkehrsverstoß oder sonstiger Verursachungsbeitrag des nachfolgenden Fahrzeugführers fließt - wie vorstehend erfolgt - nach den allgemeinen Grundsätzen in die Abwägung gemäß § 17 Abs. 1 StVG ein.

Hinsichtlich der Anspruchshöhe ist im Ausgangspunkt den Ausführungen und Zahlen des Landgerichts zu folgen. Danach sind Reparaturkosten in Höhe von 5.307,04 € (netto) ersatzfähig. Gegen die vom Sachverständigen Dipl.-Ing. X ermittelte Schadenshöhe sind keine Einwendungen erhoben worden. Die Problematik der zunächst nicht mitgeteilten Altschäden führt vorliegend nicht dazu, dass dem Kläger keinerlei Ansprüche gegen die Beklagte zustehen. Es handelt sich dabei nicht um einen typischen Unfallschaden, sondern eher um Gebrauchsspuren (zerkratzte Felgen, kleinerer Lackkratzer mit allenfalls geringfügiger Delle, Lackauftrag am Spiegelgehäuse), die jedenfalls vom streitgegenständlichen Unfallschaden gut abgrenzbar sind. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Landgerichts wird verwiesen. Die von der Beklagten zitierte Rechtsprechung, die auch der Rechtsprechung des erkennenden Senats entspricht, ist deshalb nicht einschlägig. Insoweit ist das landgerichtliche Urteil nicht zu beanstanden. Der Kläger kann auch die Feststellung der Ersatzpflicht für weitere Schäden (bei tatsächlicher Reparatur anfallende MwSt., Nutzungsausfall) verlangen, freilich nur zur Quote von 40 % und nur für die vom Sachverständigen

als unfallbedingt anerkannten Schäden. Auch die Kosten des vorgerichtlich eingeholten Schadensgutachtens in Höhe von 948,43 € sind - anteilig - ersatzfähig. Die Unfallkostenpauschale beläuft sich nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats nur auf 20,00 € (statt 25,00 € wie vom Landgericht angenommen). Die Beklagte hat dem Kläger danach 40 % von (5.307,04 € + 948,43 € + 20,00 € =) 6.275,47 € zu ersetzen, mithin 2.510,19 €. Hinzu kommen vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten auf diesen Streitwert in Höhe von 453,87 € (RVG bis 31.12.2020, 1,3-fache Geschäftsgebühr + Auslagenpauschale + MwSt). Die Beträge sind wie vom Landgericht ausgeführt gemäß §§ 286 Abs. 1, 288 BGB seit dem 12.06.2020 (Hauptforderung) bzw. gemäß §§ 291, 288 BGB seit dem 18.10.2020 (Nebenforderung) zu verzinsen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Die Quote entspricht dem Verhältnis des Obsiegens zum Unterliegen im jeweiligen Rechtszug unter Berücksichtigung des Feststellungsinteresses. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, § 543 Abs. 2 ZPO. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Es handelt sich um eine Entscheidung im Rahmen einer Abwägung gemäß § 17 Abs. 1 StVG im Einzelfall unter Anwendung der hierzu entwickelten Grundsätze der Rechtsprechung.

URTEIL VOM 1.2.2024 – VII ZR 603/21

BGH: KEINE UNZULÄSSIGE ABSCHALT-EINRICHTUNG IN MOTOREN EA 288

1. Aus der vorgelegten „Applikationsanweisung Diesel, Fahrkurven EA 288 NSK“ ergibt sich kein konkreter Anhaltspunkt dafür, dass bei Fahrzeugen mit einem EA 288-Motor die Abgasreinigung im Prüfmodus auf dem Rollenprüfstand anders arbeitet als im realen Betrieb auf der Straße. Eine Fahrkurvenerkennung ist nicht grenzwertkausal, wenn die Erkennung des Fahrprofils des gesetzlichen Typprüfzyklus (NEFZ) zwar eine Umschaltung der Betriebsmodi der Abgasrückführung (AGR) bewirkt, wonach die Raten der AGR verringert werden, sobald das SCR-System seine NOx-mindernde Wirkung entfaltet, das gesamte Emissionskontrollsystem indes stets dafür sorgt, dass die Schadstoffemissionen auch bei einer Deaktivierung dieses Systems unterhalb der Grenzwerte liegen.
2. Vertritt die zuständige Fachbehörde die Rechtsauffassung, der SCR-Katalysator und die Lenkwinkelerkennung seien keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen, kann das darauf bezogene Verhalten der Herstellerin nicht als besonders verwerflich eingestuft werden.
3. Dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung (Thermofenster, AdBlue-Dosierung) ausgestatteten Diesel-Fahrzeugs kann nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV ein Anspruch auf Ersatz eines erlittenen Differenzschadens zustehen. (Leitsätze der Redaktion)

BeckRS 2024, 5841

URTEIL VOM 12. MÄRZ 2024 – VI ZR 280/22:

BGH: GRUNDSÄTZE DES WERKSTATTRISIKOS ANWENDBAR AUCH SACHVERSTÄNDIGEN-GUTACHTEN

Die Grundsätze zum Werkstatttrisiko, die der Senat in seinen Urteilen vom 16. Januar 2024 – VI ZR 253/22 und VI ZR 239/22 für überhöhte Kostenansätze einer Werkstatt für die Reparatur des beschädigten Fahrzeugs fortentwickelt hat, gelten auch für überhöhte Kostenansätze eines Kfz-Sachverständigen, den der Geschädigte mit der Begutachtung seines Fahrzeugs zur Ermittlung des unfallbedingten Schadens beauftragt hat.

URTEIL VOM 29.8.2023 – 7 U 40/23

OLG SCHLESWIG: UPE-AUFSCHLÄGE VON 10 % BEI FIKTIVER SCHADENSBERECHNUNG ERSATZFÄHIG

1. Wenn sich der Ablehnungsgrund gegen einen Sachverständigen aus dem Inhalt des Gutachtens ergibt, endet in der Regel die Frist für die Ablehnung des Sachverständigen

gleichzeitig mit der vom Gericht gesetzten Frist zur Stellungnahme nach § 411 Absatz 4 ZPO.

2. Sog. Ersatzteilaufschläge (UPE-Aufschläge) von 10% darf der Geschädigte auch fiktiver Schadensberechnung grundsätzlich bei den Ersatzteilkosten einer markengebundenen Fachwerkstatt zugrunde legen, wenn sie üblich sind und der Sachverständige sie auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat. (Leitsätze des Gerichts)

BeckRS 2023, 48458

URTEIL VOM 11.7.2023 – 7 U 17/21

OLG SCHLESWIG: VOLLE HAFTUNG EINES OHNE LICHT BEI DUNKELHEIT FAHRENDEN FÜR KOLLISION MIT GRUNDSTÜCKSAUSFAHRER

1. Kollidiert ein bei Dunkelheit ohne Licht fahrender Pkw mit einem anderen Pkw, der mangels Erkennbarkeit des unbeleuchteten Pkw aus einer Grundstückseinfahrt in die Straße einbiegt, haftet der Halter des unbeleuchteten Pkw allein für den Unfall.
2. Das Gericht kann die Straßenverkehrsbehörde der Stadt nicht dazu verpflichten, für die Zwecke der Durchführung einer Beweiserhebung bauliche Veränderungen im Straßenraum (hier der Straßenbeleuchtung) vorzunehmen (zur Feststellung, ob das Fahrzeug bei der damaligen – inzwischen veränderten – Straßenbeleuchtung erkennbar war). (Leitsätze der Redaktion)

BeckRS 2023, 47478

BESCHLUSS VOM 28.3.2024 – 2 ORBS 350 SSBS 54/24

OLG KARLSRUHE: ZUSÄTZLICHES FAHRVERBOT NACH AUFHEBUNG UND ZURÜCKVERWEISUNG VERSTÖSST GEGEN VERSCHLECHTERUNGSVERBOT

Hat das Tatgericht anfangs nur zu einer Geldbuße verurteilt, nach Aufhebung und Zurückverweisung der Sache aber ein Fahrverbot verhängt, verstößt es auch dann gegen das Verschlechterungsverbot, wenn es zugleich die Geldbuße reduziert. (Leitsatz der Redaktion)

BeckRS 2024, 9442

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.