



*Rechtsprechung aktuell:*

*Neue Entwicklungen im Verkehrsrecht (2026)*

Skript zum Nachweis von

5 Fortbildungsstunden

im Selbststudium gemäß § 15 Abs. 4 FAO

***Herzlich willkommen zu Ihrer Fortbildung nach § 15 Abs. 4 FAO!***

***So funktioniert's:***

*Bearbeiten Sie die in diesem Skript dargestellten Entscheidungen innerhalb der vorgesehenen Fortbildungszeit.*

***Lernerfolgskontrolle:***

*Über die Seminarseite gelangen Sie anschließend zur Lernerfolgskontrolle im Multiple-Choice-Format. Die Fragen beziehen sich ausschließlich auf die Inhalte dieses Skripts. Die erforderliche Mindestpunktzahl beträgt 70 %. Sollten Sie diese nicht erreichen, können Sie die Kontrolle jederzeit und ohne zusätzliche Kosten wiederholen.*

***Zertifikat & Nachweis:***

*Nach bestandener Lernerfolgskontrolle werden Sie zur Zahlungsseite weitergeleitet. Sobald Ihre Zahlung eingegangen ist, erhalten Sie spätestens am nächsten Werktag alle erforderlichen Nachweise per E-Mail.*

***Viel Erfolg bei Ihrer Fortbildung!***

***Ihr Team von Hanse Seminare***

## Entscheidung 1 – BayObLG Beschl. v. 26.2.2025 – 201 ObOWi 68/25:

Tenor:

I. Auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen wird das Urteil des Amtsgerichts vom 25.10.2024 in Ziff. 1. wie folgt abgeändert:

„Gegen den Betroffenen wird wegen fahrlässigen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 50 km/h in Tateinheit mit vorsätzlichem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 68 km/h in Tateinheit mit vorsätzlichem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 53 km/h eine Geldbuße in Höhe von 1.440 Euro festgesetzt.“

II. Die weitergehende Rechtsbeschwerde wird als unbegründet verworfen.

III. Der Betroffene hat die Kosten seines Rechtsmittels zu tragen. Die Gebühr für das Rechtsbeschwerdeverfahren wird jedoch um ein Sechstel ermäßigt. Die dem Betroffenen im Rechtsbeschwerdeverfahren erwachsenen notwendigen Auslagen werden zu einem Sechstel der Staatskasse auferlegt. Im Übrigen hat der Betroffene seine Auslagen selbst zu tragen.

Gründe:

I.

Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen am 25.10.2024 wegen einer am 23.04.2024 erfolgten fahrlässigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 50 km/h (Tatzeit: 15:29 Uhr; zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) zu einer Geldbuße in Höhe von 320 Euro und wegen einer am gleichen Tag begangenen vorsätzlichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 68 km/h (Tatzeit: 15:30 Uhr; zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) in Tateinheit mit vorsätzlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 53 km/h (Tatzeit: 15:30 Uhr; zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) zu einer Geldbuße von 1.440 Euro und verhängte ein mit der Vollstreckungserleichterung nach § 25 Abs. 2a StVG versehenes Fahrverbot für die Dauer von zwei Monaten.

Mit der gegen diese Entscheidung geführten Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Die Generalstaatsanwaltschaft M. hat mit Antragsschrift vom 24.01.2025 beantragt, die Rechtsbeschwerde des Betroffenen als unbegründet zu verwerfen.

II.

Die gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 OWiG statthafte und im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde hat mit der Sachrüge den aus dem Tenor ersichtlichen Teilerfolg (§ 349

Abs. 4 StPO, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG); im Übrigen ist sie unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO, § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG.

1. Die formale Rüge bleibt aus den von der Generalstaatsanwaltschaft M. in ihrer Stellungnahme vom 24.01.2025 ausgeführten Gründen erfolglos.

2. Soweit sich die Rechtsbeschwerde mit der Sachrüge gegen die Beweiswürdigung bzw. die Darstellung der Urteilsgründe (§§ 261, 267 StPO, § 71 Abs. 1 OWiG) richtet, zeigt sie keinen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf.

a) Zwar hat das Amtsgericht in den Urteilsgründen in rechtlich nicht zulässiger Weise auf die in Augenschein genommene Videoaufzeichnung verwiesen. Bei auf elektronischen Medien gespeicherten Bilddateien und Filmen handelt es sich nicht um bei den Akten befindlichen „Abbildungen“ i.S.d. § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO (BGH, Urt. v. 02.11.2011 – 2 StR 332/11; OLG Bamberg, Beschluss vom 19.07.2017 – 3 Ss OWi 836/17 m.w.N.).

aa) Hierauf beruht das Urteil jedoch nicht, nachdem die Beweiswürdigung des Amtsgerichts zum einen auch ohne die Verweisung in sich nachvollziehbar und schlüssig ist und die Kenntnis des Inhalts des Tatvideos im Einzelnen nicht voraussetzt.

bb) Zum anderen hat das Amtsgericht hinreichend deutlich auf die bei den Akten befindlichen Lichtbilder, die Ausdrücke des Tatvideos beinhalten, Bezug genommen.

Es genügt, wenn der Tatrichter seinen Willen, im Sinne von § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO auf eine bei den Akten befindliche Abbildung zu verweisen, deutlich und zweifelsfrei zum Ausdruck bringt (BGH, Beschluss vom 19.12.1995 – 4 StR 170/95). Eine besondere Form schreibt die genannte Vorschrift für die Verweisung nicht vor (BGH, Urt. v. 28.01.2016 – 3 StR 425/15; OLG Bamberg, Beschluss vom 14.11.2016 – 3 Ss OWi 1164/16). Weder ist es erforderlich, die Norm des § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO ausdrücklich zu nennen, noch den Gesetzeswortlaut zu wiederholen. Darüber, ob der Tatrichter deutlich und zweifelsfrei erklärt hat, er wolle eine Abbildung zum Bestandteil der Urteilsgründe machen, ist deshalb stets im Einzelfall unter Heranziehung seiner Darlegungen insgesamt zu entscheiden (BGH, Urt. v. 28.01.2016 a.a.O.).

Hier hat das Amtsgericht seine Überzeugung von den Einzelheiten des von ihm zu beurteilenden Vorgangs aus der Inaugenscheinnahme der sich unter einer bestimmten Blattzahl bei den Akten befindlichen Ausdrücken des Videofilms gewonnen. Damit hat es in noch zureichender und wirksamer Weise, nämlich durch Nennung der Aktenfundstellen, zweifelsfrei erklärt, über die Beschreibung des Vorgangs der Beweiserhebung als solchen hinaus auf die am genannten Ort befindlichen Ausdrücke des Messfilms gemäß § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO i.V.m. § 71 Abs. 1 OWiG Bezug zu nehmen und diese so zum Bestandteil der Urteilsgründe zu machen (vgl. BayObLG, Beschluss vom 18.02.2021 – 202 ObOWi 15/21).

b) Das Urteil genügt den Darstellungsanforderungen bei Durchführung eines standardisierten Messverfahrens, auch wenn die genaue Betriebsart der mit dem Messsystem ProVida 2000 Modular vorgenommenen Messungen nicht mitgeteilt wird, in der die drei Geschwindigkeitsmessungen erfolgt sind.

aa) Der Senat kann den Urteilsfeststellungen entnehmen, dass keine manuelle Weg-/Zeitberechnung anhand der Einzelbilder der Videoaufnahme, durchgeführt wurde, sondern dass die Geschwindigkeit durch die ProVida-Modular-Anlage automatisch durch Nachfahren ermittelt und angezeigt wurde. Damit steht aber auch fest, dass die durchgeführte Messung nur mittels einer menügesteuerten Messmethode erfolgt sein kann (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 25.01.2017 – 3 Ss OWi 1582/16).

Da bei allen vier menügesteuerten Betriebsarten zur Geschwindigkeitsmessung (AUTO 1; AUTO 2, MAN, SPLIT) bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h jeweils gleichermaßen ein Toleranzabzug von 5% des Messwertes und bei Geschwindigkeiten bis 100 km/h ein solcher von 5 km/h vorzunehmen ist (vgl. Ergänzende Weisung Nr. 3.1 [ProViDa] Ziffern 2.1 bis 2.4 und 7.1 des Bayerischen Staatsministeriums des Innern zu den Polizeilichen Richtlinien für die Verkehrsüberwachung [VÜR]), ist bei Geschwindigkeitsermittlungen mittels des ProVida-Systems den Darlegungsanforderungen regelmäßig genügt, wenn – wie hier – im Urteil Messverfahren und berücksichtigter Toleranzwert mitgeteilt werden (OLG Bamberg, Beschluss vom 25.01.2017 a.a.O.; KG, Beschluss vom 02.08.2018 – 3 Ws (B) 202/18 – 122 Ss 94/18).

bb) Im Übrigen lässt sich den – wie ausgeführt – wirksam in Bezug genommenen Lichtbildausdrucken des Videofilms bereits durch einen flüchtigen Blick (vgl. BGH, Beschluss vom 12.12.2013 – 3 StR 267/13; OLG Stuttgart, Beschluss vom 19.01.2017 – 2 Ss 762/16) entnehmen, dass die Messungen in der Betriebsart SPLIT durchgeführt wurden. Diese wird auf den Ausdrucken prominent zentral oben mittig in Großbuchstaben eingeblendet.

c) Die Feststellung vorsätzlichen Verhaltens des Betroffenen ist nicht zu beanstanden.

aa) Mit der sprachlich ungewöhnlichen Formulierung, es sei „kaum vorstellbar“, dass der Betroffene die Vielzahl gut sichtbarer und mehrfach aufgestellter Verkehrszeichen übersehen habe, hat der Tatrichter sinngemäß nichts anderes zum Ausdruck gebracht, als dass seine Überzeugung von einem bestimmten Sachverhalt – hier vom Vorsatz des Betroffenen – keine absolute, das Gegenteil denknotwendig ausschließende Gewissheit erfordert, sondern ein nach der Lebenserfahrung ausreichendes Maß an Sicherheit, das vernünftige Zweifel nicht aufkommen lässt, genügt (st. Rspr. vgl. zuletzt BGH, Urt. v. 30.11.2022 – 6 StR 243/22).

Diesen Maßstab hat das Amtsgericht nicht verletzt. Nachdem eine Vielzahl gut sichtbarer und mehrfach aufgestellter Verkehrszeichen passiert wurde, sich das Tatgeschehen ausweislich der Feststellungen des Amtsgerichts im Baustellenbereich einer Autobahn bzw. bei der Annäherung an den Baustellenbereich abspielte, was das Vorhandensein einer Geschwindigkeitsbeschränkung naheliegend erscheinen lässt, und der Betroffene zudem deutlich schneller unterwegs war als die Fahrzeuge auf den anderen Fahrstreifen, lag der Schluss auf die Kenntnis des zum Tatvorwurf schweigenden Betroffenen von den beiden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h und 80 km/h nahe und musste auch nicht eingehender als geschehen begründet werden (vgl. BayObLG, Beschluss vom 17.02.2025 – 201 ObOWi 26/25).

bb) Es entspricht weiterhin der ständigen Rechtsprechung des Senats, dass bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen um mehr als 40% regelmäßig von vorsätzlicher Tatbegehung des Betroffenen ausgegangen werden kann, wenn dieser, wie hier festgestellt,

die zulässige Höchstgeschwindigkeit kannte (vgl. nur BayObLG, Beschluss vom 10.07.2023 – 201 ObOWi 621/23). Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Ausnahmekonstellation sind nicht ersichtlich.

3. Allerdings gehen die Urteilsgründe von einer unzutreffenden konkurrenzrechtlichen Einordnung des Tatgeschehens aus. Richtigerweise liegt ein tateinheitliches Zusammentreffen der drei Geschwindigkeitsüberschreitungen des Betroffenen nach § 19 Abs. 1 OWiG vor.

a) Beim Zusammentreffen mehrerer Geschwindigkeitsüberschreitungen gilt in rechtlicher Hinsicht folgendes:

Bei mehreren Geschwindigkeitsüberschreitungen im Verlaufe einer Fahrt handelt es sich nach einhelliger Rechtsprechung und Literaturmeinung, der sich der Senat anschließt, regelmäßig um mehrere Taten im materiellen (und prozessualen) Sinne (vgl. BayObLG, Beschluss vom 04.09.1995 – 2 ObOWi 536/95; OLG Stuttgart, Beschluss vom 15.01.2024 – 2 ORbs 23 Ss 769/23; OLG Hamm, Beschluss vom 12.09.2011 – 3 RBs 248/11; OLG Celle, Beschluss vom 10.06.2010 – 322 SsBs 161/10; Hentschel/König StVR 48. Aufl. § 3 StVO Rn. 62 jew. m.w.N.).

Eine einzige Tat im Sinne einer natürlichen Handlungseinheit ist dagegen dann anzunehmen, wenn ordnungswidrigkeitenrechtlich erhebliche Verhaltensweisen durch einen derart unmittelbaren zeitlich-räumlichen und inneren Zusammenhang gekennzeichnet sind, dass sich der gesamte Vorgang bei natürlicher Betrachtungsweise auch für einen unbeteiligten Dritten als einheitliches zusammengehöriges Tun darstellt (OLG Hamm, Beschluss vom 12.09.2011 a.a.O.; Hentschel/König a.a.O.). Dies kann im Einzelfall bei einem im äußeren zeitlichen Ablauf einheitlichen geschichtlichen Vorgang bei sehr geringem zeitlichen Abstand zwischen den Taten der Fall sein (BayObLG, Beschluss vom 25.02.1997 – 2 ObOWi 65/97). Auch eine einheitliche Willensrichtung des Betroffenen kann dem Tatgeschehen bei einem nur sehr geringen zeitlichen Abstand den Charakter eines einheitlichen zusammengehörenden Tuns verleihen (vgl. KG, Beschluss vom 09.10.2015 – 3 Ws (B) 404/15 – 162 Ss 77/15).

b) Auf den vorliegenden Fall übertragen bedeutet dies, dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen drei in Tateinheit stehende Ordnungswidrigkeiten i.S.d. § 19 Abs. 1 OWiG darstellen.

aa) Die Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden innerhalb nur etwa einer Minute auf der gleichen Bundesautobahn begangen. Es liegt somit ein außergewöhnlich enger zeitlich-räumlicher Zusammenhang zwischen ihnen vor (so auch OLG Köln, Beschluss vom 17.08.2004 – Ss 259/04 (B) 18 LB; OLG Celle, Beschluss vom 25.10.2011 – 322 SsBs 295/11). Es ist auch von einem inneren Zusammenhang auszugehen, da die Geschwindigkeitsüberschreitungen in Annäherung an eine Autobahnbaustelle bzw. in dieser stattgefunden haben. Hierbei hat der Betroffene seine Geschwindigkeit ausweislich der Abfolge der Messungen stetig, wenn auch zu keinem Zeitpunkt im vorgeschriebenen Umfang verringert, so dass sich der Vorgang bei wertender Betrachtung als einheitliches zusammengehöriges Tun darstellt. Damit unterscheidet sich die Fallgestaltung von Konstellationen (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 12.09.2011 a.a.O.), in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen den Geschwindigkeitsmessungen wieder heraufgesetzt worden war und der Betroffene auf die

erneute Herabsetzung der Geschwindigkeit mit einer signifikanten Änderung seines Fahrverhaltens reagierte.

bb) Dies hat jedoch nicht zur Folge, dass der Betroffene nur wegen einer einzigen Geschwindigkeitsüberschreitung zu verurteilen wäre.

Anders als in dem vom OLG Köln (Beschluss vom 17.08.2004 a.a.O.) entschiedenen Fall hat der Betroffene im zeitlichen Verlauf seiner Fahrt drei unterschiedliche verkehrsrechtliche Anordnungen (Geschwindigkeitsbeschränkung zunächst auf 120 km/h, weiter auf 100 km/h, später auf 80 km/h) missachtet. Die einzelnen Messungen stellen sich somit nicht als zufällige zeitliche Ausschnitte aus einem in äußerer Hinsicht im Wesentlichen gleich ablaufenden Vorgang dar. Mag auch, wie ausgeführt, weiterhin von einer einheitlichen Handlung des Betroffenen auszugehen sein, so beinhaltet diese nicht die Übertretung einer einzigen Anordnung, sondern einen mehrfachen Verstoß gegen verschiedene in zeitlicher Hinsicht aufeinander folgende verkehrsrechtliche Verbote. Dies muss im Schuldspruch zum Ausdruck gebracht werden, um das Maß des verwirklichten Unrechts angemessen zu beschreiben.

cc) An der konkurrenzrechtlichen Einordnung als Tateinheit ändert auch der Umstand nichts, dass das Amtsgericht von unterschiedlichen Schuldformen ausgegangen ist.

(1) Der Senat ist allerdings der Auffassung, dass ein Wechsel der Schuldform (von Fahrlässigkeit auf Vorsatz) grundsätzlich geeignet ist, eine rechtlich relevante Zäsur einer einheitlichen Willensrichtung im Rahmen eines durch einen zeitlich-räumlichen und inneren Zusammenhang gekennzeichneten Geschehens zu bewirken (vgl. KG, Beschluss vom 09.10.2015 a.a.O.; OLG Celle, Beschluss vom 25.10.2011 a.a.O. Rn. 17), mit der Folge, dass das Tatgeschehen davor und danach in Tatmehrheit stünde.

(2) Es würde im vorliegenden Fall jedoch einen Verstoß gegen den Zweifelsgrundsatz darstellen, in tatsächlicher Hinsicht von einem Wechsel der Schuldform auszugehen.

Den Urteilsfeststellungen ist zu entnehmen, dass das Amtsgericht bei der von ihm (nur) als fahrlässig gewerteten ersten Geschwindigkeitsüberschreitung ein vorsätzliches Verhalten des Betroffenen ernsthaft erwogen hat. Es hat dieses jedoch nicht positiv ausgeschlossen (bzw. bloß fahrlässiges Verhalten positiv festgestellt), sondern lediglich zugunsten des Betroffenen angenommen, dass er die Anordnung der ersten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h übersehen haben könnte. Hiergegen ist an sich nichts zu erinnern.

Allerdings entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass der Zweifelssatz niemals so angewendet werden darf, dass er sich an anderer Stelle zu Lasten des Betroffenen auswirkt (BGH, Beschluss vom 22.07.2020 – 1 StR 220/20; Fischer, StGB 72. Aufl. § 20 Rn. 67, vgl. hierzu auch BGH, Beschluss vom 05.03.2013 – 5 StR 25/13 jew. m.w.N.).

Hiergegen hat das Amtsgericht bei seiner konkurrenzrechtlichen Einordnung verstoßen. Erst ein Wechsel der Schuldform eröffnet die Möglichkeit einer Zäsur, mit der Folge, dass vor und nach dem Wechsel begangene Ordnungswidrigkeiten in Tatmehrheit stünden und nach § 20 OWiG mehrere Geldbußen zu verhängen wären. Dies stellt sich gegenüber der Verhängung einer einzelnen Geldbuße bei Tateinheit (§ 19 Abs. 1 OWiG) als für den Betroffenen rechtlich nachteilig dar.

Dieser ist daher in konkurrenzrechtlicher Hinsicht unter erneuter Anwendung des Zweifelssatzes so zu behandeln, als habe bei ihm schon beim Passieren des ersten Verkehrszeichens ein einheitlicher Tatentschluss dahingehend vorgelegen, die vor ihm liegende Fahrtstrecke möglichst schnell zu durchfahren.

### III.

Da sämtliche Tatsachen rechtsfehlerfrei festgestellt wurden und lediglich ein Fehler des Amtsgerichts hinsichtlich der konkurrenzrechtlichen Einordnung vorliegt, entscheidet der Senat nach § 79 Abs. 6 OWiG in der Sache selbst dahingehend, dass der Betroffene des fahrlässigen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 50 km/h in Tateinheit mit vorsätzlichem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 68 km/h in Tateinheit mit vorsätzlichem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 53 km/h schuldig ist.

Der Senat erkennt entsprechend § 19 Abs. 2 Satz 1 OWiG auf das nach §§ 41 Abs. 1, 49 Abs. 3 Nr. 4 StVO, §§ 24, 25 StVG, §§ 3 Abs. 4a, 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV, § 17 OWiG, lfd. Nr. 11.3.9 BKat für eine vorsätzliche Geschwindigkeitsüberschreitung um 68 km/h regelmäßig zu verhängende Bußgeld und Höhe von 1.200 Euro, welches er wegen der Tateinheitlich begangenen Delikte nach § 3 Abs. 5 Satz 2 BKatV angemessen auf 1.440 Euro erhöht. Eine maßvolle Erhöhung erscheint angesichts des besonders engen zeitlichen, örtlichen und situativen Zusammenhangs der Geschwindigkeitsüberschreitungen ausreichend. Angesichts des Alters der einen Vorahndung und angesichts des Umstands, dass die andere Voreintragung im FAER auf einem erst nach der verfahrensgegenständlichen Tat erwirkten Bußgeldbescheid beruht, zu dem keine weiteren Feststellungen getroffen wurden, ist eine zusätzliche Erhöhung der Geldbuße nicht angezeigt.

Solange, wie hier, keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen außergewöhnlich gut oder schlecht sind, sind weitergehende Feststellungen zu diesen entbehrlich, wenn die im Bußgeldkatalog vorgesehene Regelgeldbuße verhängt wird (BayObLG, Beschluss vom 10.07.2023 a.a.O.). Für eine maßvolle Erhöhung der Geldbuße in Anwendung des § 3 Abs. 5 Satz 2 BKatV kann nichts anderes gelten.

Besondere Härten für den Betroffenen hinsichtlich der Anordnung und der Dauer des Regelfahrverbots von 2 Monaten (lfd. Nr. 11.3.9 BKat) sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Die Anordnung des Fahrverbots ist mit der Vollstreckungserleichterung nach § 25 Abs. 2a StVG zu verbinden.

### IV.

Die Entscheidung über die Kosten beruht § 473 Abs. 4 StPO. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat zum Wegfall einer tatmehrheitlichen Verurteilung und dem Wegfall einer nicht unbeträchtlichen Geldbuße geführt.

Gemäß § 80a Abs. 1 OWiG entscheidet der Einzelrichter.

Der Beschluss wird mit Ablauf des Tages seines Erlasses rechtskräftig (§ 34a StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG).

## Entscheidung 2 –LG Berlin II Urt. v. 22.10.2024 – 22 S 6/23:

Tenor:

1. Auf die Berufung des Klägers wird – unter Zurückweisung seines weitergehenden Rechtsmittels – das Urteil des Amtsgerichts Wedding vom 28.03.2023 – 22a C 313/22 – teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 2.341,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.3.2022 zu zahlen.

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger weitere 367,23 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.11.2022 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger zu 11% und die Beklagte zu 89% zu tragen.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils beizutreibenden Betrages leistet.

Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils beizutreibenden Betrages leistet.

Gründe:

A.

Die Berufung ist zulässig.

Die Form- und Fristvorschriften sind eingehalten. Insbesondere ist zweifelsfrei erkennbar, gegen wen das Berufungsverfahren gerichtet ist. Zwar hat der Klägervertreter in der Berufungsschrift vom 25.4.2023 die ehemalige Beklagte, Frau ..., angegeben. Hierbei handelt es sich jedoch für jeden ersichtlich um ein Schreibversehen. Denn in der mit selbem Schriftsatz erfolgten Berufungsbegründung bezeichnet der Klägervertreter als Beklagte ausschließlich die Haftpflichtversicherung der ehemaligen Beklagten. Im Berufungsschriftsatz ist zudem das Urteil des Amtsgerichts Wedding vom 21.2.2023 – 22a C 313/22 – beigelegt, gegen das Berufung eingelegt worden ist. In diesem Urteil ist allein die Haftpflichtversicherung als Beklagte angegeben. Die Berufungsschrift stellt sich daher aufgrund ihrer widersprüchlichen Bezeichnung der Beklagten als auslegungsbedürftig und zumindest im Zusammenhang mit dem beigelegten angegriffenen Urteil des Amtsgerichts Wedding auch als auslegungsfähig dar. Beklagte und Berufungsbeklagte ist die im Rubrum des Amtsgerichts Wedding und im Rubrum dieses Urteils als Beklagte bezeichnete Haftpflichtversicherung.

B.

Die Berufung ist auch im wesentlichen begründet.

Die Klage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 2.341,50 € gemäß § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 11 eKFV, § 10 StVO, und zwar gemäß § 115 Abs. 1 Nummer 1 VVG in der Form eines Direktanspruchs wegen eines schuldhaften – also mindestens fahrlässigen – Verhaltens der Fahrerinnen des E-Scooters.

I. Zugrunde zu legender Sachverhalt

Bei der Entscheidung des Rechtsstreits ist der gesamte von dem Kläger vorgetragene Sachverhalt zugrunde zu legen und unter allen rechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

Entgegen der Ansicht des Amtsgerichts ist der zu prüfende Sachverhalt nicht lediglich das Verhalten der Vermieterin des E-Scooters hinsichtlich der nicht erfolgten Bekanntgabe der Mieterin/Fahrerin des Fahrzeugs unter dem Gesichtspunkt einer etwaigen Aufsichtspflichtverletzung der ... GmbH als Vermieterin des Fahrzeugs. Die unterlassene Bekanntgabe der Daten der Mieterin/Fahrerin allein kann keinen Schadensersatzanspruch des Klägers begründen. Zwingend hinzutreten muß ein den Schaden verursachendes, weiteres schuldhaftes Verhalten der Mieterin/Fahrerin um aus der Aufsichtspflichtverletzung ein zum Schadensersatz verpflichtendes Verhalten zu machen.

Der Kläger hat das streitgegenständliche Unfallgeschehen am 27.9.2021 und die Beschädigung seines Pkw-BMW in der Klage sowie in seinem Schreiben an die Polizei vom 10.10.2021 (Anlage ... 5) beschrieben und seinem Anspruch zugrunde gelegt. Nachdem die Klage an die vermeintliche Fahrerin nicht zugestellt werden konnte, hat er die Klage gegen die jetzige Beklagte, die von der Vermieterin abgeschlossene Haftpflichtversicherung, mit Schriftsatz vom 28.10.2022 erweitert und diesbezüglich ergänzend ausgeführt, dass die Vermieterin die Daten der Mieterin und/oder Fahrerinnen nicht bekannt gibt. Hierin hat er eine Aufsichtspflichtverletzung der Vermieterin gesehen. Tatsächlich hat der Kläger nicht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass gegen die Beklagte nicht nur ein Anspruch wegen eines angeblich deliktischen Verhaltens der Vermieterin, sondern auch ein Anspruch wegen eines deliktischen Verhaltens der Fahrerinnen des E-Scooters geltend gemacht wird. Dies ist jedoch auch nicht erforderlich. Denn der Kläger hat einen einheitlichen Sachverhalt vorgetragen, der ein schuldhaftes Verhalten der Fahrerinnen und ein weiteres, zumindest pflichtwidriges Verhalten der Vermieterin enthält. Diesen vorgetragenen Sachverhalt hat das Gericht im Hinblick auf den geltend gemachten Zahlungsanspruch umfassend zu würdigen.

Der Kläger hat – schon in der Klageschrift – ein deliktisches Verhalten der Fahrerinnen des E-Scooters dargelegt. Darüber hinaus hat der Kläger ein pflichtwidriges Verhalten der Vermieterin des E-Scooters dargelegt, nämlich die nicht erteilte Auskunft hinsichtlich der Person der Fahrerinnen. Diesen Sachverhalt hat das Gericht zu prüfen. Der dem Urteil zugrunde zu legende Lebenssachverhalt umfasst das dem Klageantrag zu Grunde liegende tatsächliche Geschehen, das bei natürlicher, vom Standpunkt der Parteien ausgehender, den Sachverhalt

seinem Wesen nach erfassender Betrachtungsweise zu dem durch den Vortrag des Klägers zur Entscheidung gestellten Tatsachenkomplex gehört. Von einem einheitlichen Streitgegenstand ist auszugehen, wenn der Tatsachenstoff nicht sinnvoll auf verschiedene eigenständige, den Sachverhalt in seinem Kerngehalt verändernde Geschehensabläufe aufgeteilt werden kann, selbst wenn diese einer eigenständigen rechtlichen Bewertung zugänglich sind. Der Streitgegenstand wird damit durch den gesamten historischen Lebensvorgang bestimmt, auf den sich das Rechtsschutzbegehren der Klagepartei bezieht, unabhängig davon, ob einzelne Tatsachen dieses Lebenssachverhalts von den Parteien vorgetragen worden sind oder nicht, und auch unabhängig davon, ob die Parteien die nicht vorgetragenen Tatsachen des Lebensvorgangs kannten und hätten vortragen können (BGH, Urt. v. 5.10.2017 – I ZR 184/16, Beck – online Rn. 17).

Das Gericht hat daher seiner rechtlichen Prüfung sowohl das vorgetragene mögliche deliktische Verhalten der Fahrerin als auch das vorgetragene mögliche deliktische Verhalten der Vermieterin des E-Scooters zugrunde zu legen. Dies ergibt sich auch aus dem Umstand, dass die von dem Kläger vorgetragene Aufsichtspflichtverletzung der Vermieterin des E-Scooters für sich alleine gesehen keinen Schadensersatzanspruch des Klägers begründen kann. Auch bei der rechtlichen Beurteilung einer vorgetragenen Aufsichtspflichtverletzung der Vermieterin ist ein schuldhaftes Verhalten der Fahrerin eine zwingend erforderliche Anspruchsvoraussetzung. Denn nur in Kombination mit einem Schaden verursachenden deliktischen Verhalten der Fahrerin des E-Scooters kann das Verhalten der Vermieterin zu einem Schadensersatzanspruch des Klägers führen, weil nämlich eine Aufsichtspflichtverletzung alleine nicht zu einem Schadensersatzanspruch führt. Eine Aufsichtspflichtverletzung ohne ein pflichtwidriges Verhalten des zu beaufsichtigenden begründet keinen Zahlungsanspruch. Aus dieser Aufsichtspflichtverletzung muss sich vielmehr ein Schaden ergeben, und dies ist nur möglich wenn ein deliktisches Verhalten der Fahrerin hinzutritt. Allein aus dem Verschweigen des Namens der Fahrerin ergibt sich noch kein Anspruch des Klägers – wenn nämlich die Fahrerin keinen Schaden schuldhaft verursacht. Der Vortrag des Klägers hinsichtlich der schuldhaften Verursachung des Unfalls durch die Fahrerin des E-Scooters ist mithin ein zwingender Bestandteil des Sachverhalts, der auch wegen einer schuldhaften Aufsichtspflichtverletzung der Vermieterin eine Haftung begründen könnte. Beide Sachverhalte (schuldhafte Verursachung des Unfalls und fehlende Preisgabe des Namens der Mieterin) gehören untrennbar zusammen, auch wenn der Grund für die Haftung der Vermieterin in der Aufsichtspflichtverletzung gesehen wird. Ohne den Vortrag hinsichtlich der Verursachung des Unfalls kann eine Aufsichtspflichtverletzung der Vermieterin keinen Schadensersatzanspruch begründen.

Hieraus ergibt sich, dass der rechtlichen Würdigung des Gerichts der gesamte von dem Kläger vorgetragene Sachverhalt zugrunde zu legen ist.

## II. Haftung dem Grunde nach

Der Kläger hat gegen die Beklagte dem Grunde nach einen Schadensersatzanspruch zu 100% wegen eines schuldhaften, verkehrswidrigen Verhaltens der Fahrerin des E-Scooters.

### 1. Keine Gefährdungshaftung

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Beklagte als Haftpflichtversicherin der Fahrzeughalterin des E-Scooters aus § 7 Abs. 1 StVG in Verbindung mit § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Satz 4 VVG. Denn einer Haftung gemäß § 7 StVG steht § 8 Nr. 1 StVG entgegen (vergleiche: Landgericht Münster, Urteil vom 9.3.2020 – 8 O 272/19, Rn. 14 f. Amtsgericht Frankfurt a. M., Urteil vom 22.4.2021 – 29 C 2811/20).

Nach § 8 Nr. 1 StVG ist die in § 7 StVG geregelte verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht worden ist, dass auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann. Um ein solches Fahrzeug handelt es sich bei dem bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten E-Scooter. Der an dem Unfall beteiligte E-Scooter verfügte über eine Zulassung nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Gemäß § 1 eKFV sind Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Verordnung Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h. Dies trifft auf den unfallbeteiligten E-Scooter zu.

Der Kläger hat ebenfalls keinen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Beklagte als Haftpflichtversicherin der Fahrerin des E-Scooters gemäß § 18 Abs. 1 StVG, denn auch insoweit steht § 8 Nr. 1 StVG einer Haftung entgegen (vergleiche: BGH, Urteil vom 17.6.1997 – VI ZR 156/96; Landgericht Münster, Urteil vom 9.3.2020 – 8 O 272/19, Beck – online Rn. 16).

## 2. Verschuldenshaftung

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) jedoch einen Direktanspruch wegen der Verschuldenshaftung der Fahrerin des unfallbeteiligten E-Scooters gemäß § 823 Abs. 1, § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 11 eKFV, § 10 StVO, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG.

### a) Aktivlegitimation des Klägers

Die Aktivlegitimation des Klägers als Anspruchsinhaber ist gegeben. Da der Kläger zum Unfallzeitpunkt den beschädigten Pkw führte, gilt zu seinen Gunsten die Eigentumsvermutung des § 1006 BGB. Die gesetzliche Vermutung dieser Regelung knüpft an den unmittelbaren Besitz der beweglichen Sache an und stellt auf dieser Grundlage die widerlegliche Vermutung auf, dass der Besitzer bei dem Besitzerwerb Eigenbesitz und damit zugleich unbedingtes Eigentum erworben hat. Weitere Feststellungen – insbesondere zum Eigentumserwerb – bedarf es dann nicht. Die Vorschrift des § 1006 BGB stellt den Besitzer nicht nur von der Beweis-, sondern auch von der Darlegungslast frei, dass und auf welcher Grundlage er mit dem Besitz das Eigentum erworben hat. Angesichts der Vermutungswirkung kann der Geschädigte nicht durch bloßes Bestreiten der Aktivlegitimation dazu gezwungen werden, Auskünfte darüber zu erteilen, auf welche Weise er das Eigentum an dem Kraftfahrzeug erlangt hat (OLG Düsseldorf, Urteil vom 19.6.2018 – 1 U 164/17, Beck – online Rn. 14 f.; Moser, Die Aktivlegitimation bei der zivilrechtlichen Regulierung eines Verkehrsunfalls, NZV 2020, 223, 225). Es ist Sache der Beklagtenseite die Vermutung zu widerlegen, indem sie nach § 292 ZPO den Beweis des Gegenteils führt. Bei einem entsprechenden Vortrag kann den Kläger die sekundäre Darlegungslast für solche Umstände treffen, die sich nur in seiner Sphäre abgespielt haben. Hierfür muss der zu beweisende Vortrag der beweispflichtigen Gegenseite aber greifbare Anhaltspunkte für ihre Behauptung liefern. Der Hinweis der Beklagten zu 2), dass Fahrzeuge unter Eigentumsvorbehalt veräußert werden, reicht hierzu

nicht aus; denn die Veräußerung von Kraftfahrzeugen unter Eigentumsvorbehalt ist nicht als allgemein üblich anzusehen. Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil vom 15.6.1964 – VIII ZR 305/62 – den Gegenbeweis als geführt angesehen, weil angesichts der Verbreitung des Eigentumsvorbehalts im Lebensmittelhandel die Lebenserfahrung dafür spreche, dass auch bei dem dort zu beurteilenden Sachverhalt ein Eigentumsvorbehalt vereinbart worden sei. Es läge nämlich ein so hoher Grad von Wahrscheinlichkeit vor, dass er nach der Lebenserfahrung der Gewissheit gleichkomme. Bei dem Erwerb von Kraftfahrzeugen durch Privatpersonen kann von einer derart hohen Wahrscheinlichkeit des Erwerbs unter Vereinbarung eines Eigentumsvorbehalts jedoch nicht ausgegangen werden. Kraftfahrzeuge werden vielmehr in der Regel gegen Zahlung des gesamten Kaufpreises – sei dieser über eine Bank finanziert oder nicht – erworben. Ohne Zahlung des gesamten Kaufpreises erfolgt regelmäßig weder im Neuwagengeschäft noch im Gebrauchtwagengeschäft eine Übergabe des Fahrzeugs. Für den Erwerb eines Kraftfahrzeugs unter Vereinbarung eines Eigentumsvorbehalts spricht jedenfalls keine höhere Wahrscheinlichkeit als für den Erwerb ohne Vereinbarung eines Eigentumsvorbehalts.

b) Direktanspruch gegen die Beklagte zu 2)

Der Direktanspruch des Klägers folgt aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 VVG, denn bei einem E-Scooter handelt es sich um ein Kraftfahrzeug gemäß § 1 Abs. 1 eKFV und § 1 Abs. 2 StVG. Demzufolge handelt es sich gemäß § 1a Abs. 1 Nummer 1 a) PflVG um ein Fahrzeug im Sinne des PflVG, für das gemäß § 1 PflVG eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden abzuschließen ist. Gemäß § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG kann der Geschädigte seinen Anspruch auf Schadensersatz auch im Wege eines Direktanspruchs gegen den Versicherer geltend machen, wenn es sich um eine Haftpflichtversicherung zur Erfüllung der nach § 1 PflVG bestehenden Versicherungspflicht handelt.

c) Haftung dem Grunde nach zu 100%

Das streitgegenständliche Unfallgeschehen vom 27.9.2021 führt aufgrund des grob verkehrswidrigen, schuldhaften Fahrverhaltens der Fahrerin des E-Scooters zu einer 100prozentigen Haftung der Beklagten, da die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs hinter dem ganz überwiegenden Verschulden der Fahrerin zurücktritt.

Die Fahrerin befuhr mit dem E-Scooter den Bürgersteig im Kreuzungsbereich M. Straße/S. Straße in B.-W.. Von dort fuhr die Fahrerin unvermittelt und für den Kläger nicht vorhersehbar vom Bürgersteig auf die Fahrbahn und stieß gegen die rechte hintere Fahrzeughürde des stehenden, von dem Kläger geführten Pkw-BMW 114.

Diese Unfallschilderung des Klägers ist der rechtlichen Beurteilung als unstreitiger Sachverhalt zugrunde zu legen. Denn die Beklagte hat den Vortrag des Klägers zum Unfallgeschehen insgesamt mit Nichtwissen bestritten. Dieses Bestreiten mit Nichtwissen ist unzulässig, da die Beklagte nicht dargelegt hat, sich in dem erforderlichen und möglichen Umfang bei ihrer Versicherungsnehmerin und etwaigen unfallbeteiligten Mitversicherten (z.B. der Fahrerin) nach dem Hergang des Unfallgeschehens erkundigt zu haben und – bejahendenfalls – aus welchen Gründen sie sich auf der Grundlage der erteilten Auskünfte nicht konkret zu dem Vortrag des Klägers einlassen kann.

Soweit die Beklagte erstmals im Rahmen des Berufungsverfahrens mit Schriftsatz vom 4.7.2024 vorträgt, Nachforschungen hinsichtlich der Fahrerin unternommen zu haben, sind diese Bemühungen der Beklagten jedenfalls nicht ausreichend. Die Beklagte hätte sich bei der Vermieterin nach den Zahlungsdaten der Mieterin des E-Scooters erkundigen können und so den Namen der Mieterin erfahren können, um dann dort nachzufragen. Darüber hinaus hätte sie auch versuchen können, die Fahrerin über die zu der bekannten E-MailAdresse vorhandenen Sicherheit-Rufnummer (Anlage ... 4) zu ermitteln.

Nach § 138 Abs. 4 ZPO ist eine Erklärung mit Nichtwissen – also die Einlassung die Richtigkeit oder Unrichtigkeit der Behauptungen des Gegners nicht zu kennen – nur über Tatsachen zulässig, die weder eigene Handlungen der Parteien noch Gegenstand ihrer eigenen Wahrnehmung gewesen sind. Eine Erklärung mit Nichtwissen ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung auch außerhalb des Bereichs der eigenen Handlungen und eigenen Wahrnehmung der Partei unzulässig, wenn und soweit eine Informationspflicht der Partei hinsichtlich der vom Gegner behaupteten Tatsachen besteht. Die Partei trifft eine solche Erkundigungspflicht, wenn für die maßgeblichen Tatsachen Personen bekannt sind, die unter ihrer Anleitung, Aufsicht oder Verantwortung tätig geworden sind. Auch bei Bestehen einer solchen Informationspflicht ist eine Erklärung mit Nichtwissen zulässig, wenn sich für die Partei nach Einholen der Erkundigungen bei den maßgeblichen Personen keine weiteren Erkenntnisse ergeben (BGH, Urteil vom 23.7.2019 – VI ZR 337/18 –, Beck – online Rn. 10 f.). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs trifft den vom Geschädigten verklagten Haftpflichtversicherer die Pflicht, sich bei seinem Versicherungsnehmer und etwaigen unfallbeteiligten Mitversicherten (etwa dem Fahrzeugführer) zu erkundigen, ob der Vortrag des Geschädigten zum Unfallgeschehen zutrifft, bevor er sich zum klägerischen Vorbringen einlässt. Will er sich mit Nichtwissen erklären, muss er hinreichende Gründe dafür darlegen, warum er sich auf der Grundlage der erteilten Auskünfte nicht dazu einlassen kann, ob das Vorbringen des Geschädigten zutrifft. Die Informationspflicht des Versicherers ergibt sich daraus, dass eine Erklärung mit Nichtwissen – unabhängig davon, ob die betreffende Tatsache den Bereich eigener Handlungen und Wahrnehmung betrifft oder nicht - nur zulässig ist, wenn der Erklärende tatsächlich keine Kenntnis hat; was aus der Wahrheitspflicht (§ 138 Abs. 1 ZPO) und Erklärungslast (§ 138 Abs. 2 ZPO) folgt. Der Regelung in § 138 Abs. 4 ZPO liegt dementsprechend der Gedanke zugrunde, dass die Zulässigkeit einer Erklärung mit Nichtwissen dort eingeschränkt werden kann, wo diese Erkenntnis und damit eine Einlassung dazu erwartet werden kann, ob der in Rede stehende Tatsachenvortrag zutrifft oder nicht. Bei dem vom Geschädigten unmittelbar in Anspruch genommenen Haftpflichtversicherer ist dies nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs der Fall. Der Haftpflichtversicherer muss daher im Rahmen des § 138 Abs. 4 ZPO diese Informationsquellen ausschöpfen, bevor er den klägerischen Vortrag zum Unfallgeschehen mit Nichtwissen bestreiten darf (vergleiche mit eingehender Begründung: BGH, Urteil vom 23.7.2019 – VI ZR 387/18 –, Beck – online Rn. 18-20).

Da die Beklagte – wie oben dargelegt – ihre Informationsquellen nicht ausgeschöpft hat, ist ihr Bestreiten des Unfallgeschehens mit Nichtwissen unzulässig, und von dem entsprechenden Sachvortrag des Klägers auszugehen.

Nach Aktenlage spricht zudem viel dafür, dass die Beklagte nicht nur ihre eigenen Informationsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft hat, sondern dass sie dem Kläger auf dessen

Nachfrage die ihr bekannten Daten der letzten Fahrerin oder Mieterin des streitgegenständlichen E-Scooters nicht mitgeteilt und sich diesbezüglich in ihrer E-Mail vom 3.3.2022 (Blatt 35 der Akte) auf (nicht konkret benannte) datenschutzrechtliche Bestimmungen berufen hat, obwohl der Kläger ihr gegenüber einen Auskunftsanspruch auf Herausgabe der Daten des letzten Mieters des E-Scooters hat (vergleiche hierzu:

Amtsgericht Hamburg, Urteil vom 16.8.2022 – 4 C 18/22; Amtsgericht Berlin-Mitte, Urteil vom 5.8.2010 – 13 C 81/09). Jedenfalls aber spricht der Inhalt der E-Mail der Beklagten vom 3.3.2022 dafür, dass ihr die Daten der letzten Fahrerin oder Mieterin des E-Scooters bekannt waren, denn sie hat sich nicht auf die eigene Unkenntnis berufen, sondern auf das angebliche Verbot der Mitteilung bekannter Daten. Diese Argumentation wäre nicht erforderlich gewesen, wenn ihr die Daten gar nicht bekannt wären.

Im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge (§ 9 StVG, § 254 BGB) ist ein schuldhaftes Verhalten des Klägers weder vorgetragen noch ersichtlich. Er muss sich daher nur die einfache Betriebsgefahr des Fahrzeugs entgegenhalten lassen. Angesichts des groben Mitverschuldens der Fahrerin ist es angemessen diese Betriebsgefahr vollständig hinter dem grob schuldhaften Verhalten der Fahrerin zurücktreten zu lassen. Ein solcher vollständiger Haftungsausschluss ist nur in besonderen Einzelfällen gegeben, und zwar insbesondere dann, wenn der einfachen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeughalters ein grob verkehrswidriges Verhalten eines Radfahrers oder eines – rechtlich gleich anzusehenden – E-Scooterfahrers gegenübersteht. Grobe Fahrlässigkeit setzt einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Diese Sorgfalt muss in ungewöhnlich hohem Maße verletzt sein und es muss dasjenige unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Ein solcher Vorwurf ist nur dann gerechtfertigt, wenn eine auch subjektiv schlechthin unentschuldbare Pflichtverletzung vorliegt, die das in § 276 Abs. 2 BGB bestimmte Maß erheblich überschreitet (OLG Hamm, Beschluss vom 16.5.2018 – 7 U 5/18 –, Beck – online Rn. 54 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung).

So liegen die Dinge hier. Die Fahrerin des E Scooters hat die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und dasjenige unbeachtet gelassen, was jedem verständigen Verkehrsteilnehmer hätte einleuchten müssen.

Auf Seiten der Fahrerin liegt zunächst ein Verstoß gegen §§ 10, 11 eKfV vor. Nach diesen Vorschriften dürfen E-Scooter innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich nur auf Radwegen und – bei deren Fehlen – auf Fahrbahnen gefahren werden. Ein Befahren des Bürgersteigs ist nicht zulässig. Eine Beachtung dieser Regel stellt eine unumgängliche Grundanforderung an die Verhaltensweise eines jeden E-Scooter-Fahrers dar. Der Kläger musste daher schon nicht damit rechnen, dass ein E-Scooter überhaupt vom Bürgersteig aus auf die Fahrbahn fahren würde.

Darüberhinaus liegt auf Seiten der Fahrerin ein Verstoß gegen § 10 StVO vor. Nach dieser Vorschrift hat derjenige, der aus einer Fußgängerzone oder von einem anderen Straßenteil oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren will, sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen. Die Absicht einzufahren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen. Die Fahrerin hat also mit dem E-Scooter zunächst unbefugterweise

den Bürgersteig befahren und ist dann unter Außerachtlassung aller erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen auf die Fahrbahn und gegen das stehende Fahrzeug des Klägers gefahren. Dieses Verhalten ist unter rechtlichen Gesichtspunkten kaum nachvollziehbar und für andere Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbar. Für den Kläger ist dieser Unfallhergang unvermeidbar. Die Rechtsprechung hat daher in ähnlich gelagerten Fällen unter Beteiligung von den Bürgersteig befahrenden Radfahrern bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs im Hinblick auf das grob verkehrswidrige Verhalten des Radfahrers ganz zurücktreten lassen (vergleiche: OLG Celle, Beschluss vom 31.1.2003 – 14 U 222/02 –; OLG Dresden, Beschluss vom 12.10.2012 – 7 U 885/12 –; OLG München, Urteil vom 18.7.1996 – 24 U 699/95; einen Pedelec-Fahrer betreffend: OLG Hamm, Beschluss vom 16.5.2018 – 7 U 5/18; Tomson/Wieland: „E-Scooter: Die Fahrt ist frei, aber wer haftet?“, NZV 2019, 446, 448). Dies erscheint auch in dem vorliegenden Fall angemessen.

Bei § 11 eKfV (vgl.: Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke – Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, eKfV § 11 Rn. 26; BeckOK StVR/Krenberger eKfV § 11 Rn. 13) und bei § 10 StVO handelt es sich um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 Satz1 BGB.

### III. Haftung der Höhe nach

Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 2) einen Anspruch auf Zahlung eines Schadensersatzes in Höhe von 2.341,50 €, der sich wie folgt berechnet:

Fiktive Reparaturkosten netto 2.316,50 €

Wertminderung ./.

Nebenkostenpauschale 25,00 €

Begründete Klageforderung: 2.341,50 €

#### 1. Fiktive Reparaturkosten

Der Kläger hat einen Anspruch auf Zahlung fiktiver Reparaturkosten in Höhe von 2.316,50 €.

Diese Kosten für die Durchführung der erforderlichen Reparaturarbeiten hat der Kläger durch die Einreichung eines Kostenvoranschlags der Firma Autohaus ... GmbH & Co. KG in B. dargelegt. Bei diesem Autohaus handelt es sich um einen BMW-Vertragshändler, der seit vielen Jahren auf BMW-Kraftfahrzeuge spezialisiert ist. Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Kostenkalkulation sind in dem eingereichten Kostenvoranschlag nicht ersichtlich.

Aus den dem Kostenvoranschlag beigelegten Bildern des beschädigten Fahrzeugs in der Werkstatt des Autohauses ergibt sich auch, dass das Fahrzeug von dem Ersteller des Kostenvoranschlags besichtigt worden ist.

Die Beklagte zu trägt diesbezüglich vor, sie habe den Kostenvoranschlag durch einen Sachverständigen prüfen lassen. Zum Inhalt dieser Prüfung trägt sie außer der Angabe des Ergebnisses nicht vor. Bei dem zum Nachweis eingereichten Prüfbericht vom 22.10.2022 (Anlage 1 = Blatt 63 der Akte) handelt es sich jedoch nicht um den Prüfbericht eines

Sachverständigen, denn in dem Bericht ist an keiner Stelle der Name eines Sachverständigen auch nur genannt. Unterschrieben ist der Prüfbericht nicht. Er lässt nicht einmal die prüfende Person erkennen. Das Fahrzeug stand der prüfenden Person zur Begutachtung nicht zur Verfügung. Bei den angegebenen Preisen handelt es sich um diejenigen Preise, die bei einer von der Beklagten ausgewählten Referenzwerkstatt anfallen sollen. Bei der angegebenen Referenzwerkstatt handelt es sich nicht um ein auf BMWKraftfahrzeuge spezialisiertes Unternehmen.

Auf dieser Grundlage ist das Gericht davon überzeugt, dass es sich bei den von dem BMWVertragshändler angegebenen Preisen um die aller Wahrscheinlichkeit nach anfallenden, erforderlichen Kosten der Reparatur des Fahrzeugs des Klägers handelt. Anhaltspunkte für Zweifel sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

## 2. Merkantiler Minderwert

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Ersatz von Schadensersatz für einen etwaigen merkantilen Minderwert des Fahrzeugs.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs handelt es sich bei dem merkantilen Minderwert um eine Minderung des Verkaufswerts, die trotz völliger und ordnungsgemäßer Instandsetzung eines bei einem Unfall erheblich beschädigt Kraftfahrzeugs allein deshalb verbleibt, weil bei einem großen Teil des Publikums, vor allem wegen des Verdachts verborgen gebliebener Schäden, eine den Preis beeinflussende Abneigung gegen den Erwerb unfallbeschädigter Kraftfahrzeuge besteht. Diese Wertdifferenz stellt einen unmittelbaren Sachschaden dar (BGH, Urteil vom 23.11.2004 – VI ZR 357/03). Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt etwa 9 Jahre alt war und eine Laufleistung von 111.293 km aufwies. Bei diesem Alter und dieser Laufleistung ist eine merkantilen Wertminderung grundsätzlich nicht ausgeschlossen (vergleiche BGH, Urteil vom 23.11.2004 – VI ZR 357/03). Vorliegend ist jedoch entscheidend zu berücksichtigen, dass der Unfall dadurch zustande gekommen ist, dass der E-Scooter gegen die rechte hintere Türe des Fahrzeugs gefahren ist und der Schaden ausweislich der eingereichten Reparatur-Kalkulation des BMW-Vertragshändlers lediglich in dem Austausch der hinteren rechten Türe besteht. Bei den übrigen Positionen des Kostenvoranschlags handelt es sich lediglich um die anpassende Lackierung der hinteren rechten Türe und die erforderlichen Nebenarbeiten nebst Kleinteilen. Es sind keinerlei Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass nach Austausch der vorhandenen Türe gegen eine neue Türe wertmindernde Erscheinungen an dem Fahrzeug verbleiben.

## 3. Kostenpauschale

Der Kläger hat Anspruch Zahlung einer Kostenpauschale in Höhe von 25 €, durch die aus Vereinfachungsgründen pauschal anfallende Kosten bei der außergerichtlichen Wahrung Abwicklung des Ersatzanspruchs (wie zum Beispiel Telefon, Papier, Porto, Fahrtkosten usw.) abgegolten werden sollen (vergleiche auch zur Höhe der Kostenpauschale zum Beispiel: OLG München, Endurteil vom 6.10.2021 – 10 U 1012/19 –, Beck – online Rn. 25; OLG Hamm, Urteil vom 3.6.2016 – 7 U 14/16).

III. Anspruch auf Ersatz vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 367,23 €

Darüberhinaus hat der Kläger Anspruch auf Ersatz der ihm entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 367,23 € nach einem Streitwert von 2.341,50 € aus § 286 BGB, denn der Kläger hat die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten von seiner Rechtsschutzversicherung nicht ersetzt erhalten. Durch die geringfügige Zuvielforderung haben sich die Rechtsanwaltskosten nicht erhöht, da dadurch kein Gebührensprung ausgelöst worden ist.

#### IV. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1 Satz 1, 97 ZPO, diejenige über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. Durch die Rücknahme der nicht zugestellten Klage gegen die unter dem angegebenen Namen nicht existierende Fahrerin des E-Scooters sind keine Mehrkosten entstanden.

### Entscheidung 3 – BGH Urt. v. 25.3.2025 – VI ZR 174/24:

Tenor:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil der 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf vom 3. Mai 2024 wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger nimmt den beklagten Haftpflichtversicherer auf Ersatz restlichen Sachschadens aus einem Verkehrsunfall vom 22. Oktober 2021 in Hilden in Anspruch, bei dem ein Pkw der Marke Seat beschädigt wurde.

Die volle Haftung des beklagten Haftpflichtversicherers des gegnerischen Pkw steht dem Grunde nach außer Streit. Der Kläger hatte das Fahrzeug bei der Seat Bank, einer Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, gekauft und im Rahmen der Finanzierung an diese zur Sicherheit übereignet. Zum Zeitpunkt des Unfalls lief die Finanzierung noch. Die Beklagte regulierte den vom Kläger geltend gemachten Schaden zum überwiegenden Teil. Die Parteien streiten nur noch darum, in welcher Höhe sich der Kläger bei der Ermittlung des Wiederbeschaffungsaufwands den Restwert des unfallbeschädigten Kraftfahrzeugs anrechnen lassen muss.

Der von der Ehefrau des Klägers mit der Schadensermittlung beauftragte Schadensgutachter nahm einen wirtschaftlichen Totalschaden an. Er ermittelte für das Fahrzeug einen Schaden von insgesamt 15.768,27 €, wobei er einen Restwert des Fahrzeugs in Höhe von 7.100 € zugrunde legte. Dabei führte der Gutachter drei regionale Restwertangebote auf, deren höchstes sich auf 7.100 € belief. Die Beklagte ging dagegen aufgrund eines von ihr über eine internetbasierte Restwertbörse eingeholten Angebots der S. GmbH in Berlin von einem Restwert in Höhe von 10.290 € aus und errechnete auf dieser Basis einen um 3.190 € geringeren Entschädigungsbetrag. Die Sicherungseigentümerin teilte dem Kläger mit Schreiben vom 10. Januar 2022 mit, dass die Finanzierung seit dem 22. November 2021 erledigt sei und ermächtigte ihn dazu, sämtliche Schadensersatzansprüche aus dem Unfall im eigenen Namen geltend zu machen. Mit Schreiben vom 14. September 2022 teilte sie mit, der Kläger sei berechtigt, Zahlungen aus dem Schadensereignis in Anspruch zu nehmen oder zu verlangen.

Mit der Klage begehrt der Kläger den Differenzbetrag zwischen dem von der Beklagten zugrunde gelegten Restwert von 10.290 € und dem vom Gutachter ermittelten höchsten Restwert in Höhe von 7.100 €, also 3.190 €.

Das Amtsgericht hat der Klage stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Landgericht das Urteil des Amtsgerichts abgeändert und die Klage abgewiesen. Mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter.

## Entscheidungsgründe:

### I.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Klage sei zulässig, der Klageschrift sei ohne weiteres zu entnehmen, dass der Kläger in Prozessstandschaft einen Anspruch auf Schadensersatz wegen des unfallbedingten Substanzschadens verfolge.

Das Urteil sei aber insofern rechtsfehlerhaft, als der Sicherungsnehmerin ein Anspruch auf Zahlung eines weiteren Schadensersatzes in Höhe von 3.190 €, zu dessen Geltendmachung sie den Kläger mit Schreiben vom 10. Januar 2022 ermächtigt habe, nicht zustehe. Ein solcher Anspruch ergebe sich der Höhe nach nicht aus den – dem Grunde nach erfüllten – Anspruchsgrundlagen in den §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG i.V.m. § 249 BGB. Bei der vom Kläger vorgerichtlich geltend gemachten Schadenskalkulation sei ein Restwert in Höhe von 10.290 € in Abzug zu bringen. Das vom Kläger vorgelegte Gutachten sei zur Bestimmung des Restwerts nicht geeignet, weil für die Bestimmung die Perspektive eines nicht mit Gebrauchtwagen handelnden Geschädigten zugrunde gelegt worden sei. Lege man richtigerweise den Maßstab eines gewerblich mit Gebrauchtwagen handelnden Geschädigten an, sei aufgrund des von der Beklagten vorgelegten Restwertangebots von einem Restwert in dieser Höhe auszugehen. Wenn es sich bei dem Geschädigten um ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen handle, das mit dem Automarkt vertraut sei und bei dem der Abruf von überregionalen oder Internet-Restwertbörsen zum geschäftlichen Alltag gehöre, sei der Restwert unter Einschluss überregionaler und gegebenenfalls nur aus dem Internet ersichtlicher Angebote zu ermitteln. Im Streitfall sei für die Person des Geschädigten auf die Sicherungsnehmerin abzustellen und davon auszugehen, dass es sich bei ihr um ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen handle, das mit dem Automarkt vertraut sei und bei dem der Abruf von überregionalen oder Internet-Restwertbörsen zum geschäftlichen Alltag gehöre. Für die subjektbezogene Betrachtung des Restwerts sei von der Person der Sicherungsnehmerin auszugehen, die im Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses unstreitig Eigentümerin des streitgegenständlichen Pkw Seat gewesen sei. Die Rechtsprechung, wonach es für die Bestimmung des Restwerts eines beschädigten Leasingfahrzeugs auf die Person der Leasinggeberin, die im Zeitpunkt des Unfallereignisses Eigentümerin gewesen sei, ankomme, sei auf den Streitfall übertragbar. Entscheidend sei, dass für die Geltendmachung von Substanzschäden allein der Eigentümer eines beschädigten Kraftfahrzeugs zuständig sei. Dies gelte unabhängig davon, wer nach der Beendigung der zugrundeliegenden vertraglichen Beziehung Eigentümer des beschädigten Fahrzeugs werden solle.

Mangels anderweitigen Parteivorbringens sei davon auszugehen, dass die Sicherungsnehmerin eine gewerblich mit Gebrauchtwagen handelnde Geschädigte im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sei. Der Kläger sei darlegungs- und beweisbelastet dafür, dass die dem von ihm vorgelegten Gutachten zugrundeliegenden Tatsachen zutreffend seien. Hierzu gehöre auch, dass die Restwertbestimmung anhand von drei ortsüblichen und lokalen Restwertangeboten der subjektbezogenen Schadensbetrachtung des konkreten Geschädigten tatsächlich entspreche. Für die subjektbezogene Betrachtung sei aber auf die Sicherungsnehmerin abzustellen und es sei Sache des Klägers darzustellen, warum auch für die Sicherungsnehmerin die weniger strengen Vorgaben der Restwertbestimmung für nicht gewerblich mit Gebrauchtwagen handelnde Geschädigte gelten sollten. Hierzu habe der Kläger trotz gerichtlichen Hinweises im Beschluss

vom 7. Februar 2024 nicht hinreichend vorgetragen. Aus seinem Vortrag sei nicht ersichtlich, in welchem Maße die Sicherungsnehmerin als kreditgewährendes Institut in den An- und Verkauf von Gebrauchtwagen tatsächlich eingebunden sei oder nicht. Die Einbindung der Sicherungsnehmerin in einen Automobilkonzern spreche indiziell stark dafür, einen strengeren Maßstab zur Restwertbestimmung anzulegen. Der Kläger hätte deshalb konkret darlegen müssen, warum es sich bei der Sicherungsnehmerin im Speziellen nicht um ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen handele, das mit dem Automarkt vertraut sei und bei dem der Abruf von überregionalen oder Internet-Restwertbörsen zum geschäftlichen Alltag gehöre.

II.

Diese Erwägungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung im Ergebnis stand. Das Berufungsgericht hat der Schadensberechnung zu Recht einen Restwert des Unfallfahrzeugs in Höhe von 10.290 € zugrunde gelegt.

1. Die Klage ist zulässig.

a) Der Klagegrund ist hinreichend bestimmt.

aa) Nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO muss die Klageschrift neben einem bestimmten Antrag eine bestimmte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruchs enthalten. Damit werden der Streitgegenstand abgegrenzt und die Grenze der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft festgelegt sowie Gegenstand und Umfang der Entscheidungsbefugnis des Gerichts bestimmt. Eine ordnungsgemäße Klageerhebung erfordert eine Individualisierung des Streitgegenstands. Der Kläger muss die gebotene Bestimmung des Streitgegenstands vornehmen und kann sie nicht zur Disposition des Gerichts stellen. Der Mangel der Bestimmtheit des Klageantrags wie des Klagegrunds ist auch im Revisionsverfahren von Amts wegen zu beachten (vgl. Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 10; vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 14; vom 29. Januar 2019 – VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 8 mwN).

bb) Macht ein Sicherungsgeber deliktische Schadensersatzansprüche wegen der Beschädigung des finanzierten und sicherungsübereigneten Fahrzeugs geltend, können zur Begründung sowohl eigene Ansprüche des Sicherungsgebers wegen Verletzung seiner Rechte als auch in gewillkürter Prozessstandschaft geltend gemachte Ansprüche des Sicherungsnehmers in Betracht kommen. Bei einem Anspruch aus eigenem und einem Anspruch aus fremdem Recht handelt es sich auch bei einheitlichem Klageziel um unterschiedliche Streitgegenstände, so dass der Sicherungsgeber zur Vermeidung einer unzulässigen alternativen Klagehäufung eindeutig zum Ausdruck bringen muss, ob eigene oder fremde Ansprüche bzw. in welcher Prüfungsreihenfolge eigene und fremde Ansprüche geltend gemacht werden (vgl. Senatsurteil vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 15).

cc) Im Streitfall steht fest, dass der Kläger allein Ansprüche der Sicherungsnehmerin geltend macht, so dass der Klagegrund hinreichend bestimmt ist. Das Berufungsgericht hat unter Bezugnahme auf die Klageschrift ausgeführt, dieser sei ohne weiteres zu entnehmen, dass der Kläger in Prozessstandschaft einen Anspruch auf Schadensersatz wegen des unfallbedingten

Substanzschadens verfolge. Damit wird unter Berücksichtigung der vorangehenden Ausführungen zur Sicherungsübereignung verdeutlicht, dass es dem Kläger um die Geltendmachung von Schäden aus der Verletzung des Eigentums der Sicherungsnehmerin geht, nicht um Ansprüche wegen Verletzung seines Besitzrechts oder eines Anwartschaftsrechts; Schäden wegen entgangener Nutzung oder ähnliches sind auch nicht Gegenstand des Verfahrens. Im Übrigen hat der Kläger in seinen weiteren Schriftsätzen in erster und zweiter Instanz ausdrücklich erklärt, er handle in Prozessstandschaft und dies sei der Streitgegenstand.

b) Der Kläger ist befugt, die Ansprüche der Sicherungseigentümerin auf Ersatz des Substanzschadens in gewillkürter Prozessstandschaft geltend zu machen.

aa) Bei der Prozessführungsbefugnis handelt es sich um eine Prozessvoraussetzung, die in jeder Lage des Verfahrens, auch in der Revisionsinstanz, von Amts wegen zu prüfen ist. Das Revisionsgericht ist dabei weder an die Feststellungen des Berufungsgerichts gebunden noch beschränkt sich seine Prüfung auf die Tatsachen und Beweismittel, die dem Berufungsgericht vorgelegen haben. Das Revisionsgericht hat vielmehr, gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung neuen Vorbringens in der Revisionsinstanz, selbständig festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Prozessführungsbefugnis im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz vorgelegen haben. Dabei kann es auch etwaige Erklärungen zum Inhalt und Umfang der Prozessermächtigung selbst würdigen (vgl. Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 14; vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 17 mwN).

bb) Eine gewillkürte Prozessstandschaft ist zulässig, wenn der Prozessführende vom Rechtsinhaber zur Prozessführung im eigenen Namen ermächtigt worden ist und ein eigenes schutzwürdiges Interesse an ihr hat. Schutzwürdig ist ein Interesse des Prozessführenden nur, wenn der Gegner durch die gewählte Art der Prozessführung nicht unbillig benachteiligt wird. Darüber hinaus muss sich der Prozessführende im Rechtsstreit grundsätzlich auf die ihm erteilte Ermächtigung berufen und zum Ausdruck bringen, wessen Rechte er geltend macht (vgl. Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 15; vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 18 mwN). Diese Voraussetzungen sind im Streitfall erfüllt.

Der Kläger wurde von der Sicherungseigentümerin mit Schreiben vom 10. Januar 2022 ermächtigt, sämtliche Schadensersatzansprüche aus dem Unfall vom 22. Oktober 2021 – also auch solche der Sicherungseigentümerin – im eigenen Namen geltend zu machen und mit Schreiben vom 14. September 2022 für berechtigt erklärt, Zahlungen aus dem Schadensereignis in Anspruch zu nehmen oder zu verlangen. Dies ergibt sich aus den als Anlagen K 4 und K 6 vorgelegten Schreiben der Sicherungseigentümerin. Auf diese Freigabeerklärungen hat sich der Kläger berufen.

Auch von einem schutzwürdigen Interesse des Klägers an der Prozessführung ist auszugehen. Ein solches ist gegeben, wenn die Entscheidung Einfluss auf die eigene Rechtslage des Prozessführungsbefugten hat. Es kann auch durch ein wirtschaftliches Interesse begründet werden. Für die Klage des Sicherungsgebers wird ein solches in der Rechtsprechung bejaht (vgl. Senatsurteile vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, VersR 2023, 468 Rn. 21; vom 7. März 2017 – VI ZR 125/16, NJW 2017, 2352 Rn. 10 mwN). Durch das Einrücken des Fahrzeughalters

in die Klägerposition entsteht der Beklagten kein Nachteil. Sie steht wirtschaftlich und prozessual nicht schlechter. Die vom Kläger im Wege der Prozessstandschaft verfolgten Ansprüche reichen nicht weiter, als wenn sie die Sicherungseigentümerin selbst geltend machen würde.

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

a) Unabhängig davon, ob sich der Geschädigte im Fall eines Totalschadens für eine Abrechnung auf Gutachtenbasis in Höhe der Kosten einer fiktiven Ersatzbeschaffung oder für eine Geltendmachung der fiktiven Reparaturkosten – wovon das Berufungsgericht im Streitfall ausgeht – entscheidet, beschränkt sich sein Ersatzanspruch auf den Wiederbeschaffungsaufwand, d.h. auf die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des Unfallwagens in unbeschädigtem Zustand und dem Restwert des beschädigten Fahrzeugs (vgl. nur Senatsurteile vom 23. Mai 2017 – VI ZR 9/17, NJW 2017, 2401 Rn. 8; vom 6. März 2007 – VI ZR 120/06, NJW 2007, 1674 Rn. 6), denn die Ersatzbeschaffung und die Reparatur des beschädigten Fahrzeugs sind gleichwertige Arten der Naturalrestitution. Bei der Abrechnung auf der Basis einer Ersatzbeschaffung oder einer Reparatur handelt es sich lediglich um unterschiedliche Arten der Schadensberechnung (vgl. nur Senatsurteil vom 12. Oktober 2021 – VI ZR 513/19, NJW 2022, 543 Rn. 17). Beide Varianten der Naturalrestitution stehen unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Das bedeutet, dass der Geschädigte bei der Schadensbehebung gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Rahmen des ihm Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage den wirtschaftlichsten Weg zu wählen hat (vgl. Senatsurteil vom 1. Juni 2010 – VI ZR 316/09; NJW 2010, 2722 Rn. 6).

Das Wirtschaftlichkeitspostulat gilt daher auch für die Frage, in welcher Höhe der Restwert des Unfallfahrzeugs bei der Schadensabrechnung berücksichtigt werden muss. Denn auch bei der Verwertung des beschädigten Fahrzeugs muss sich der Geschädigte im Rahmen der wirtschaftlichen Vernunft halten (vgl. nur Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 18; vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 16; vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, VersR 2017, 56 Rn. 8). Freilich gilt das Wirtschaftlichkeitsgebot nicht absolut, sondern nur im Rahmen des dem Geschädigten Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage. Nimmt der Geschädigte nach Beschädigung seines Fahrzeugs die Schadensbehebung gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB selbst in die Hand, ist der zur (Wieder-)Herstellung erforderliche Aufwand folglich nach der besonderen Situation zu bemessen, in der sich der Geschädigte befindet. Es ist also Rücksicht auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen. Diese subjektbezogene Schadensbetrachtung gilt auch für die Frage, in welcher Höhe dem Geschädigten im Hinblick auf die ihm in seiner individuellen Lage mögliche und zumutbare Verwertung seines Unfallfahrzeugs ein Schaden entstanden ist (vgl. Senatsurteil vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 17 mwN).

Die subjektbezogene Schadensbetrachtung bedeutet aber nicht, dass eine unangemessene Verwertung erst unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung der Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB zu prüfen wäre; die Schadensersatzpflicht besteht vielmehr von vornherein nur insoweit, als sich die Verwertung im Rahmen wirtschaftlicher Vernunft hält (vgl. Senatsurteile vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 18; vom 15. Oktober 1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364, 369, juris Rn. 13; vom 24. April 1990 – VI ZR 110/89, BGHZ 111, 168, 178, juris Rn. 22). Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats leistet der Geschädigte eines Verkehrsunfalls dem Wirtschaftlichkeitsgebot des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen genüge, wenn er die Veräußerung seines beschädigten Kraftfahrzeugs zu dem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine konkrete Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat. Der Geschädigte ist nicht verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die Angebote auch räumlich entfernter Interessenten einzuholen oder einen Sondermarkt für Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen (vgl. nur Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 21; vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 10; vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, NJW 2017, 953 Rn. 9, 13; jeweils mwN).

b) Etwas anderes gilt aber dann, wenn es sich beim Geschädigten um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasst. Einem auf diesem Gebiet gewerblich tätigen Geschädigten ist die Inanspruchnahme des Restwertmarktes im Internet und die Berücksichtigung dort abgegebener Kaufangebote ohne weiteres zuzumuten. Es ist in der Situation eines solchen Geschädigten wirtschaftlich objektiv unvernünftig, im Rahmen der Schadensabwicklung eine Verwertungsmöglichkeit ungenutzt zu lassen, die im Rahmen des eigenen Gewerbes typischerweise ohne weiteres genutzt wird. Er ist auch nicht in dem Sinne schutzwürdig, als es ihm möglich sein müsste, das Unfallfahrzeug bei einer ihm vertrauten Vertragswerkstatt oder einem angesehenen Gebrauchtwagenhändler bei dem Erwerb des Ersatzwagens in Zahlung zu geben. Damit entfällt von vornherein der vom Senat auf die Regelfallgruppe des nicht gewerblich mit der Verwertung eines Gebrauchtwagens befassten Verkehrsunfallgeschädigten bezogene und diese Senatsrechtsprechung tragende Grund (vgl. Senatsurteile vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 22; vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 15, 19).

c) Dass etwas anderes auch dann gelten kann, wenn der Leasingnehmer den Fahrzeugschaden allein als fremden Schaden des Leasinggebers geltend macht, weil im Rahmen der subjektbezogenen Schadensbetrachtung die Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Leasinggebers als Geschädigten maßgeblich sind, hat der Senat zuletzt in seinem Urteil vom 2. Juli 2024 (VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 24) entschieden. Er hat dort ausgeführt, dass der Anspruch auf Ersatz des Unfallschadens nicht weiterreichen kann, als wenn ihn der Geschädigte selbst verfolgen würde. Dass der Leasingnehmer bei Beschädigung des Leasingfahrzeugs auch selbst Geschädigter und Anspruchsinhaber aus eigenem Recht sein kann, spielt bei der subjektbezogenen Schadensbetrachtung nur dann eine Rolle, wenn der Leasingnehmer eigene Ansprüche geltend macht. Es war in diesem Fall zutreffend, hinsichtlich der Frage nach der anzusetzenden Restwerthöhe die Verwertungsmöglichkeiten der Leasinggeberin (Volkswagen Leasing GmbH) in den Blick zu nehmen. Auf der Grundlage der dortigen Feststellungen war davon auszugehen, dass die

dortige Leasinggeberin selbst oder über die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit eingeschalteten Autohäuser ohne weiteres die Möglichkeit hatte, Zugriff auf den Sondermarkt der Restwertaufkäufer im Internet zu nehmen.

d) Auch bei der Geltendmachung des fremden Schadens des Sicherungsnehmers durch den Sicherungsgeber bei der Beschädigung eines finanzierten Kraftfahrzeugs ist danach im Rahmen der subjektbezogenen Schadensbetrachtung auf die Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Sicherungseigentümers als Geschädigtem abzustellen.

aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist Sicherungseigentum echtes Eigentum im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB. Die Volkswagen Bank GmbH als Sicherungseigentümerin des Fahrzeugs hat daher gegen die Beklagte wegen Beschädigung des Fahrzeugs dem Grunde nach Schadensersatzansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB und aus § 7 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PfIVG (vgl. nur Senatsurteil vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, NJW 2023, 1361 Rn. 39).

bb) Die vom Berufungsgericht hier aufgeworfene Frage, ob bei der subjektbezogenen Schadensbetrachtung beim finanzierten Kauf auf die Einfluss- und Erkenntnismöglichkeiten der Sicherungsnehmerin abzustellen ist, wird in der Rechtsprechung teilweise verneint (vgl. dazu im Folgenden OLG Hamm, Urteil vom 31. Januar 2024 – 11 U 9/23, juris Rn. 22; OLG München, Urteil vom 6. Februar 2025 – 24 U 3140/24, BeckRS 2025, 5574 Rn. 12 ff.): Bei einem darlehensfinanzierten Kauf eines Fahrzeugs erfolge die Anschaffung allein im wirtschaftlichen Interesse des Darlehensnehmers. Der Darlehensgeber erhalte vom Darlehensnehmer keine Gegenleistung für die Gebrauchsüberlassung des Fahrzeugs, sondern für die Zurverfügungstellung des für die Anschaffung des Fahrzeugs benötigten Geldes. Von Anfang an bestehe die Absicht, dass dem Darlehensnehmer das Fahrzeug nach Rückzahlung des Darlehens zurückübereignet werde. Die Sicherungsübereignung diene allein dem Zweck, die Ansprüche des Darlehensgebers aus dem Darlehensvertrag zu sichern, ohne dass ein weiteres Interesse der Bank hinsichtlich des Fahrzeugs bestehe. Sie sei weder bei der Anschaffung noch einer etwaigen Weiterveräußerung des Fahrzeugs zur Mitwirkung bei den Vertragsverhandlungen verpflichtet und habe auch die Schadensabwicklung nach einem Verkehrsunfall in rechtlich unbedenklicher Weise in die Hände des Darlehensnehmers gelegt. Es sei bei dieser Sachlage kein Grund ersichtlich, warum eine finanzierende Bank bei einer Beschädigung des sicherungsübereigneten Fahrzeugs gehalten sein sollte, im Interesse des Schädigers und seines Haftpflichtversicherers die Regulierung des Unfallschadens an sich zu ziehen und – mit entsprechendem personellen und sachlichen Aufwand – bemüht sein müsste, bessere Restwertangebote als der Darlehensnehmer zu finden. Vielmehr sei es für den Schädiger und seine Haftpflichtversicherung zumutbar, wenn im Fall eines finanzierten und sicherungsübereigneten Fahrzeugs die (hypothetische) Veräußerung durch den Darlehensnehmer nach den gleichen Maßstäben erfolge, die auch anzuwenden wären, wenn das Fahrzeug im Unfallzeitpunkt im Eigentum des Geschädigten gestanden hätte.

cc) Gegen diese Auffassung spricht bereits, dass die finanzierende Bank bei Beschädigung des Sicherungsgutes regelmäßig daran interessiert sein wird, den (Rest-)Wert des Sicherungsgutes zur Abschätzung ihres eigenen Risikos zu bewerten. Es erscheint auch nicht fernliegend, dass sie über die Verwertung von Sicherungsgut Erfahrungen im Verkauf gebrauchter Fahrzeuge hat. Anders als die Revision meint, steht allein die Funktion als Sicherungseigentümer nicht einer Beachtlichkeit der etwaigen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten entgegen. Vielmehr

ist – mit dem Berufungsgericht – darauf abzustellen, ob es sich wie in den bisher entschiedenen Fällen eines Autohauses (vgl. Senatsurteil vom 25. Juni 2019 – VI ZR 358/18, VersR 2019, 1235 Rn. 15, 19) und eines Leasinggebers (vgl. Senatsurteil vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 24) bei dem konkreten geschädigten Sicherungsnehmer um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen befasst. Dies mag zwar bei den meisten Finanzdienstleistern nicht der Fall sein, kann jedoch für die in den VW-Konzern als Tochtergesellschaft eingebundene Automobil-Bank ohne weitere Aufklärung im Tatsächlichen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Im Übrigen hat der Senat in seiner erwähnten Leasingentscheidung maßgeblich darauf abgestellt, ob es dem Leasinggeber selbst oder über die in seine Geschäftstätigkeit eingebundenen Autohäuser ohne weiteres möglich gewesen wäre, Zugriff auf den Sondermarkt der Restwertaukäufer im Internet zu nehmen (vgl. Senatsurteil vom 2. Juli 2024 – VI ZR 211/22, NJW 2024, 3069 Rn. 24).

Dass – wie die Revision vorbringt – das Eigentum an dem Fahrzeug nach dem Unfall mit Zahlung der letzten Rate im November 2021 bereits wieder auf den Kläger übergegangen sein soll, ändert nichts daran, dass der Kläger einen Schadensersatzanspruch allein als fremden Schaden wegen Verletzung des Sicherungseigentums geltend macht (s.o. II 1) und für die subjektbezogene Schadensbetrachtung auf die Erkenntnismöglichkeiten der Sicherungseigentümerin abzustellen ist.

e) Zu Recht hat das Berufungsgericht deshalb hinsichtlich der Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebotes und der Eignung des vom Kläger vorgelegten Gutachtens zur Bestimmung des Restwertes den Kläger als darlegungs- und beweisbelastet angesehen. Insoweit geht es nicht um die Verletzung der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB), für die grundsätzlich der Schädiger die Beweislast trägt, sondern um die Schadenshöhe, die der Geschädigte auch im Rahmen des § 287 ZPO nach den allgemeinen Grundsätzen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen hat, § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB (st. Rspr., vgl. nur Senatsurteil vom 17. September 2019 – VI ZR 494/18, juris Rn. 11 mwN). Da der Kläger trotz des Hinweises des Berufungsgerichts in seinem Beschluss vom 7. Februar 2024 dazu nicht ergänzend vorgetragen hat, hat das Berufungsgericht zu Recht seiner Entscheidung den Restwert, der sich aus dem von der Beklagten eingeholten Angebot einer Restwertbörse ergeben hat, zugrunde gelegt, also eine Entscheidung allein auf der Grundlage der Darlegungslast getroffen.

#### Entscheidung 4 – OLG Hamm Urt. v. 8.1.2025 – 1 ORs 70/24:

Tenor:

Das Urteil des Amtsgerichts Hamm vom 17.06.2024 wird mit den zugehörigen Feststellungen insoweit aufgehoben, als ein Fahrverbot von vier Monaten angeordnet und die Entziehung der Fahrerlaubnis sowie die Bestimmung einer Sperrfrist für deren Neuerteilung abgelehnt worden sind.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Hamm zurückverwiesen.

Gründe:

I.

Das Amtsgericht Hamm hat den Angeklagten mit Urteil vom 17.06.2024 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu je 10,00 Euro verurteilt und ihm für die Dauer von vier Monaten untersagt, Kraftfahrzeuge jeder Art im öffentlichen Straßenverkehr zu führen.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts hat der Angeklagte zunächst einen Leih-E-Scooter gemietet und am 00.02.2024 gegen 2:20 Uhr gemeinsam mit seiner Freundin mit diesem Elektrokleinstfahrzeug mit dem Kennzeichen N01 in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand u.a. die D.-straße in I. befahren, um seine Freundin nach Hause zu bringen. Eine um 03:28 Uhr entnommene Blutprobe hat eine Blutalkoholkonzentration von 1,51 ‰ ergeben. Diese Blutalkoholkonzentration bewirke in jedem Falle Fahruntüchtigkeit. Die Fahruntüchtigkeit habe der Angeklagte bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt erkennen können und müssen.

Gegen das amtsgerichtliche Urteil wendet sich die Staatsanwaltschaft mit ihrer Sprungrevision, die sie ausdrücklich auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt und mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründet. Insoweit führt sie aus, dass das Amtsgericht rechtsfehlerhaft neben der Geldstrafe „nur“ ein viermonatiges Fahrverbot angeordnet habe. Der Angeklagte habe jedoch eine Katalogtat im Sinne des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB begangen, so dass die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen indiziert sei. Von der Entziehung der Fahrerlaubnis dürfe jedoch nur dann abgesehen werden, wenn die Tat Ausnahmecharakter habe. Nach dem objektiven Tatgeschehen handele es sich bei der Tat des Angeklagten um einen Normalfall der Trunkenheit im Verkehr, der nach Art und Begehungsweise nicht aus dem Rahmen der üblichen Trunkenheitsfahrten falle. Ein Ausnahmefall der Regelvermutung könne auch nicht damit begründet werden, dass es sich „nur“ um eine Fahrt mit einem sogenannten „E-Scooter“ anstatt mit einem Auto handele und das Gefährdungspotential dabei geringer sei. Ein erhöhtes Gefährdungspotential habe über die Trunkenheitsfahrt hinaus auch darin gelegen, dass der Angeklagte auf dem E-Scooter verbotswidrig eine weitere Person befördert habe. Außergewöhnliche Gründe in der Persönlichkeit des Angeklagten lägen ebenfalls nicht vor, da die Regelvermutung auch bei Ersttätern greife.

Die Generalstaatsanwaltschaft ist der Revision beigetreten.

II.

Die statthafte und rechtzeitig eingelegte und begründete (Sprung-)Revision hat zumindest vorläufig Erfolg.

1. Die Revision der Staatsanwaltschaft ist zunächst ausdrücklich auf den Rechtsfolgenausspruch und innerhalb dessen nochmals auf die (bloße) Anordnung des Fahrverbots und die Ablehnung der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB sowie der damit verbundenen Verhängung einer Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a StGB beschränkt. Die Staatsanwaltschaft rügt in ihrer Revisionsbegründung die Verletzung materiellen Rechts und beanstandet dabei ausschließlich, dass das Amtsgericht trotz der Erfüllung des Regelbeispiels gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB dem Angeklagten die Fahrerlaubnis nicht entzogen und keine Sperre gemäß § 69a StGB bestimmt, sondern „nur“ ein viermonatiges Fahrverbot angeordnet hat. Aufgrund der für Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft geltenden besonderen Begründungsanforderungen (Nr. 156 RiStBV) ist damit eine Beschränkung des Rechtsmittels auf den in der Begründung allein angegriffenen Gesichtspunkt verbunden (vgl. BGH, Urteil vom 25.04.2017 – 1 StR 606/16 – juris), sofern eine solche Beschränkung wirksam möglich ist.

a) Der auf Aufhebung des angefochtenen Urteils und Zurückverweisung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Hamm gerichtete Antrag der Staatsanwaltschaft ist im Sinne der Revisionsbegründung dahingehend auszulegen, dass (lediglich) die Aufhebung des angefochtenen Urteils mit den zugehörigen Feststellungen begehrt wird, soweit ein viermonatiges Fahrverbot angeordnet sowie die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Bestimmung einer Sperrfrist für deren Neuerteilung abgelehnt worden sind. In dem Umfang der Aufhebung wird auch beantragt, die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung eine andere Abteilung des Amtsgerichts Hamm zurückverwiesen.

b) Vorliegend besteht zunächst keine untrennbare Wechselwirkung zwischen nicht angeordneter Maßregel nach §§ 69, 69a StGB und dem mit der Verhängung einer Geldstrafe verbundenen Strafausspruch, die eine getrennte Anfechtung verbieten würde. Weder ergibt sich aus dem tatrichterlichen Urteil, dass der Strafausspruch insoweit von der Entscheidung über das Absehen von der Maßregel beeinflusst wäre, noch greift die Staatsanwaltschaft mit ihrer Revisionsbegründung doppelrelevante Tatsachen an, also solche, die für die Entscheidung nach §§ 69, 69a StGB und die Strafzumessung gleichermaßen von Bedeutung sind. Vielmehr geht es zunächst allein um die rechtliche Bewertung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Anordnung der Maßregel auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 08.05.2023 – 1 Ss 276/22 – juris).

c) Vom Revisionsangriff ist vorliegend jedoch auch die Verhängung des Fahrverbots nach §§ 44 StGB umfasst. Eine getrennte Anfechtung der unterlassenen Anordnung der Maßregel nach §§ 69, 69a StGB und der erfolgten Verhängung der Nebenstrafe nach § 44 StGB ist wegen einer untrennbaren Wechselwirkung im vorliegenden Fall nicht wirksam möglich. Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung schließen sich regelmäßig aus, da das Fahrverbot nach § 44 StGB voraussetzt, dass sich der Täter gerade nicht als ungeeignet zum Führen von

Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Ein Fahrverbot kommt neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht, wenn das Gericht dem Täter das Fahren mit gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen verbieten oder nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen will (BGH Beschluss vom 07.08.2018, 3 StR 104/18, juris; BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris).

Ausnahmsweise kann daher sowohl die Fahrerlaubnis entzogen als auch ein Fahrverbot angeordnet werden, weil Letzteres gerade auch fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge wie den hier verwendeten E-Scooter erfasst (vgl. BGH, Beschluss vom 07.08.2018 – 3 StR 104/18 – juris). Das Amtsgericht hat vorliegend das Fahrverbot nach § 44 StGB verhängt, statt die Maßregel nach §§ 69, 69a StGB anzuordnen, weil der Angeklagte sich nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Damit kommt der dargestellte Ausnahmefall eines Fahrverbots neben der Anordnung der Maßregel gerade nicht in Betracht. Dementsprechend hat die Staatsanwaltschaft die Anordnung des Fahrverbots in der Revisionsbegründung als rechtsfehlerhaft („nur“ ein viermonatiges Fahrverbot) bezeichnet.

2. Die Rechtsfolgenbeschränkung ist auch wirksam, weil die Feststellungen des Amtsgerichts den Schuldspruch der Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 StGB tragen. Nach dieser Vorschrift macht sich strafbar, wer im Verkehr (§§ 315 bis 315e StGB) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, es sei denn, die Tat ist in § 315a oder § 315c StGB mit Strafe bedroht. Nach § 316 Abs. 2 StGB wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht. Die getroffenen Feststellungen belegen, dass der Angeklagte fahrlässig im öffentlichen Straßenverkehr ein Elektrokleinstfahrzeug und damit ein Fahrzeug im Zustand der (absoluten) Fahruntauglichkeit bei einer 68 Minuten nach Fahrtende gemessenen Blutalkoholkonzentration (im Folgenden: BAK) von 1,51 ‰ geführt hat.

a) Bei dem vom Angeklagten zur Tatzeit geführten E-Scooter handelt es sich um ein Fahrzeug im Sinne von § 316 StGB. Fahrzeug im Sinne des § 316 StGB ist grundsätzlich jedes zur Ortsveränderung bestimmte Fortbewegungsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern (BayObLG, Beschluss vom 13.07.2000 – 2 StRR 118/00 – juris). Der Begriff entspricht dem des Straßenverkehrsrechts (König in Leipziger Kommentar StGB, 73. Aufl. § 315c Rn. 7). Zu den Fahrzeugen gehören insbesondere Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG i.V.m. § 2 Nr. 1 Fahrzeugzulassungsverordnung (im Folgenden FZV) (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris m.w.N.).

Gemäß der seit dem 15. Juni 2019 geltenden Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (im Folgenden eKFV) werden aufgrund ihrer Motorisierung auch Elektrokleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKFV genannten zusätzlichen Merkmalen als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG eingestuft (vgl. dazu auch BR.-Drs. 158/19 Begründung A. Allgemeiner Teil Ziffer I S. 23 sowie Begründung B. Besonderer Teil zu Art. 1 Abs. 1 S. 31). Hierunter fallen auch die sogenannten E-Scooter im entsprechenden Leistungsbereich (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris m.w.N.).

Aus den Urteilsgründen geht (noch) mit der erforderlichen Klarheit hervor, dass der Angeklagte zur Tatzeit einen als Elektrokleinstfahrzeug ohne Sitz nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 erster

Fall Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) einzuordnenden sogenannten E-Scooter geführt hat. Die in den getroffenen Feststellungen verwendete (untechnische) Sammelbezeichnung E-Scooter neben der Bezeichnung als Elektrokleinstfahrzeug und die Angaben zum – offenkundig nach Maßgabe von §§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 eKFV, 29a Abs. 1 FZV, 1 Satz 1 PflichtVG erteilt – Versicherungskennzeichen des E-Scooters lassen den rechtlichen Schluss zu, dass es sich bei dem vom Angeklagten geführten E-Scooter um ein – nicht selbstbalancierendes – Elektrokleinstfahrzeug nach § 1 Abs. 1 eKFV handelte. Ein solches Fahrzeug ist bereits nach dem Wortlaut von § 1 Abs. 1 eKFV ein Kraftfahrzeug (vgl. BTDrucksache 158/19 Seite 1 “... sind sie Kraftfahrzeuge nach § 1 Abs. 2 StVG.”; BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris; KG, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris). Zudem ergibt sich dies zwanglos aus der Legaldefinition von § 1 Abs. 2 StVG, wonach Kraftfahrzeuge im Sinne des StVG Landfahrzeuge sind, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Dies trifft auf E-Scooter zu, die wegen ihres ausschließlichen Maschinenantriebs nicht dem Ausschluss von § 1 Abs. 3 StVG unterliegen. Da der Begriff des (Kraft-)Fahrzeugs im straßenverkehrsrechtlichen und strafrechtlichen Sinne identisch ist (KG, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris; Fischer, StGB 71. Aufl., § 316 Rdn. 4; König in Leipziger Kommentar zum StGB 13. Aufl., § 315c StGB Rdn. 7 – jew. m.w.N.), belegen die getroffenen Feststellungen zugleich, dass der Angeklagte ein Fahrzeug im Sinne von § 316 Abs. 1 StGB geführt hat.

b) Zum Tatzeitpunkt war der Angeklagte absolut fahruntüchtig.

aa) Die dem Angeklagten 68 Minuten nach Beendigung der Fahrt entnommene Blutprobe hat eine BAK von 1,51 ‰ ergeben, die auch für die Tatzeit zu Grunde zu legen ist. Da die BAK zur Tatzeit maßgeblich für die strafrechtliche Beurteilung ist, die Blutprobe jedoch zeitlich nach der Tatbegehung entnommen wird, so dass es in der Zwischenzeit zu einem körpereigenen Alkoholabbau gekommen ist, muss grundsätzlich eine Rückrechnung vom Blutentnahmewert auf den Tatzeitwert erfolgen. Bei dieser Rückrechnung handelt es sich um eine Hochrechnung, bei der der Abbauwert zum Entnahmewert addiert wird.

Allerdings darf eine den Täter belastende Rückrechnung erst nach Abschluss der Anflutungs- oder Resorptionsphase, also des Zeitraumes, innerhalb dessen der aufgenommene Alkohol ins Blut übergeht, erfolgen. Da während der Resorption sowohl im Darm befindlicher Alkohol ins Blut überführt wird als auch der bereits im Blut befindliche Alkohol wieder abgebaut wird, würde eine bloße Addition von Abbauwerten zu einer überhöhten Blutalkoholkonzentration führen. Die tatsächliche Dauer der Resorptionsphase ist von Trinkzeit und Trinkende, Trinkmenge, Getränkeart, etwaiger Nahrungsaufnahme, Tatzeit, Zeitpunkt der Blutentnahme, Körpergewicht und Konstitutionstyp abhängig (BayObLG, Beschluss vom 02.07.2001 – 1 St RR 68/01 = BeckRS 2001, 31155809). Bei einem normalen Trinkverlauf, von dem ausgegangen werden kann, solange eine Alkoholbelastung von 0,5 bis höchstens 0,8 Gramm Alkohol pro Kilogramm Körpergewicht innerhalb einer Stunde nicht überschritten wird, ist – solange nicht aufgrund besonderer Anknüpfungstatsachen eine andere Dauer festgestellt wird – davon auszugehen, dass die Resorption erst zwei Stunden nach Trinkende abgeschlossen ist. Da es jedoch ausreicht, wenn eine Alkoholmenge im Körper vorhanden ist, die nach Abschluss der Resorption zu einer bestimmten BAK führt (grundlegend: BGH, Beschluss vom 11.12.1973 – 4 StR 130/73 = BGH NJW 1974, 246), muss bei einer Blutentnahme innerhalb von zwei Stunden seit Tatbegehung und unbekanntem Trinkende – wie hier – in dubio pro reo zugunsten des Täters unterstellt werden, dass die Alkoholaufnahme erst unmittelbar vor der Tat beendet

und dementsprechend die Resorptionsphase zum Zeitpunkt der Blutentnahme noch nicht abgeschlossen war, so dass die Tatzeitalkoholisierung mit derjenigen zum Blutentnahmezeitpunkt identisch ist (vgl. Scholz in: BeckOK StVR, 25. Edition Stand 15.10.2024, 3 316 Rn 46f m.w.N.).

bb) Die Bewertung der Frage der alkoholbedingten absoluten Fahrunsicherheit hat das Amtsgericht rechtlich zutreffend unter Anwendung der für Kraftfahrer geltenden Promillegrenze von 1,1 ‰ vorgenommen.

Der Bundesgerichtshof hat bislang offengelassen, ob dieser Grenzwert auch für die Fahrzeugklasse der Elektrokleinstfahrzeuge gilt (vgl. BGH, Beschluss vom 13.04.2023 – 4 StR 439/22 – juris; Beschluss vom 02.03.2021 – 4 StR 366/20 – juris). Der Senat schließt sich der einhelligen obergerichtlichen Rechtsprechung an, dass dieser Grenzwert, von dem an eine absolute Fahruntüchtigkeit unwiderleglich indiziert ist, auch für die Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen gilt (vgl. KG, Beschluss vom 31.05.2022 – (3) 121 Ss 40/22 (13/22) – juris, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris, OLG Hamburg, Urteil vom 16.03.2022 – 9 Rev 2/22 – juris; BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20, offen gelassen: OLG Braunschweig, Urteil vom 30.11.2023 – 1 ORs 33/23).

Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass ein Kraftfahrzeugführer ab einer BAK von 1,10 ‰ unwiderleglich (absolut) fahruntauglich ist, weswegen es in so gelagerten Fällen lediglich Feststellungen zur Tatzeit, zum Zeitpunkt der Entnahme einer Blutprobe sowie zur (daraus ermittelten) BAK bedarf, um zutreffend von einer Fahruntauglichkeit des Angeklagten auszugehen. Der Senat sieht keine Veranlassung, diesen Grenzwert für alkoholisierte Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen, namentlich von E-Scootern, anzuheben. Der Wert von 1,1 ‰ gilt auch für E-Scooter.

Die Entscheidung der Frage, ab welchem Grenzwert alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers im Sinne der §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 Abs. 1 StGB anzunehmen ist, lässt sich nur unter Heranziehung medizinisch-naturwissenschaftlicher Erkenntnisse treffen. Soweit diese in den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannt werden, sind sie für den Richter bindend (vgl. u.a. BGH, Beschluss vom 18.01.1990 – 4 StR 292/89 – juris). Dieser muss sich im Wege der juristischen Bewertung solcher verbindlichen naturwissenschaftlichen Erkenntnisse seine Überzeugung von dem Blutalkoholwert bilden, ab dem jeder Fahrzeugführer nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen (BGH, Beschluss vom 28.06.1990 – 4 StR 297/90 – juris; KG, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris). Ausgehend davon sind Besonderheiten, die eine Heraufsetzung des BAK-Grenzwertes für die Feststellung absoluter Fahruntauglichkeit von E-Scooterfahrern rechtfertigen könnten, nicht ersichtlich (vgl. dazu grundlegend: KG, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris). Insbesondere ergeben sich solche nicht aus der eKFV, nach deren § 9 Führer eines Elektrokleinstfahrzeugs den Vorschriften der StVO unterliegen, zumal die §§ 10 bis 13 eKFV die Frage der Fahrtüchtigkeit eines Fahrzeugführers nicht betreffen; die bautechnische Beschaffenheit von E-Scootern (z.B. geringe stabilisierende Kreiselkräfte wegen kleiner Räder, hoher Schwerpunkt des Fahrzeugs aufgrund stehender Haltung des Fahrers und erzielbare Geschwindigkeit) bedingt zudem ein deutliches Gefährdungs- und Verletzungsrisiko Dritter im Straßenverkehr (vgl. dazu im Einzelnen KG, Urteil vom 10.05.2022 – (3) 121 Ss 67/21 (27/21) – juris). Auch

neuere statistische Auswertungen geben – soweit für den Senat ersichtlich – keinen Anlass, die oben genannte BAK-Grenze anzuheben.

c) Die Feststellungen tragen schließlich auch die Annahme des Amtsgerichts, der Angeklagte habe zumindest fahrlässig im Sinne des § 316 Abs. 2 StGB gehandelt, als er sich mit einer BAK von mindestens 1,1 ‰ zur Fahrt mit dem E-Scooter entschloss und diese durchführte.

d) Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte nicht schuldhaft handelte, liegen nicht vor. Insbesondere ist nach den amtsgerichtlichen Feststellungen auch eine alkoholbedingte Schuldunfähigkeit nicht anzunehmen.

3. Die Begründung, mit der das Amtsgericht trotz Vorliegens eines Regelfalls nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB und Anordnung einer Sperre gemäß § 69a StGB abgesehen hat, hält dagegen rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§ 61 Nr. 5 StGB), die ihre Rechtfertigung im Sicherheitsbedürfnis der Verkehrsgemeinschaft hat. Dieses ist bedingt durch die hohen Risiken, die der Straßenverkehr infolge seiner Dynamik für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Körperlich, geistig, aber auch charakterlich ungeeignete Kraftfahrer verstärken diese Risiken. Dem soll durch den – zumindest zeitigen – Ausschluss des Betreffenden von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr entgegengewirkt werden (BGH Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27. April 2005, GSSt 2/04, juris, Rn. 19). Gemäß § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist daher einem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er wegen einer rechtswidrigen Tat verurteilt worden ist, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

a) Auch im Rahmen des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist für den Begriff „Kraftfahrzeug“ die verkehrsrechtliche Legaldefinition des § 1 Abs. 2 StVG maßgeblich. Demzufolge sind Kraftfahrzeuge im Sinne von § 69 StGB alle mit Maschinenkraft angetriebenen, nicht an Bahngleise gebundenen Landfahrzeuge. Unerheblich ist, ob es für das Führen des Kraftfahrzeuges nach § 4 Abs. 1 FeV einer Fahrerlaubnis bedarf (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris; Valerius in: Leipziger Kommentar zum StGB 14. Aufl. § 69 Rn. 49 m.w.N.). Eine vom Gesetzgeber bewusst vorgenommene Ausnahmeregelung besteht gemäß des im Rahmen des § 69 StGB ebenfalls zu beachtenden § 1 Abs. 3 Satz 1 StVG (vgl. Valerius a.a.O. § 69 Rn. 47) für sog. Pedelecs, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, deren Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, wenn das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht oder wenn der Fahrer nicht mehr tritt. Diese werden gemäß § 1 Abs. 3 StVG als Fahrräder eingestuft und fallen daher auch nicht unter den Anwendungsbereich des § 69 StGB. Eine solche Regelung wurde dagegen für E-Scooter nicht getroffen, so dass diese als Kraftfahrzeuge auch im Sinne der Vorschrift des § 69 StGB gelten (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris).

b) Ungeeignet ist der Täter nach ständiger Rechtsprechung, wenn eine Würdigung seiner körperlichen, geistigen und charakterlichen Voraussetzungen und der sie wesentlich

bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Täters am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (BGH, Urteil vom 26. September 2003, Az: 2 StR 161/03 – juris). Maßgeblich für die Feststellung der Ungeeignetheit ist der Zeitpunkt der letzten tatrichterlichen Entscheidung. Die Feststellung der Ungeeignetheit schließt zugleich die Prognose fortbestehender Ungeeignetheit und damit zukünftiger Gefährlichkeit des Täters für den Fall ein, dass er ein Kraftfahrzeug führt. Ob ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, ist aufgrund einer Gesamtwürdigung aller Umstände der konkreten Tat unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Täters, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, zu bestimmen, sofern nicht ein Fall des § 69 Abs. 2 StGB vorliegt (BGH Urteil vom 12.03.2020, 4 StR 544/19 = BeckRS 2020, 6550; BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris m.w.N.).

(1) Mit dem Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26.11.1964 (BGBl. I 921) wurde in § 42 m Abs. 2 StGB a.F., der inhaltlich § 69 Abs. 2 StGB entspricht (vgl. dazu BGH Beschluss vom 16.09.2003, 4 StR 85/03, – juris), ein Katalog rechtswidriger Taten aufgenommen, bei deren Vorliegen das Gesetz in typisierter Weise annimmt, der Täter sei „in der Regel“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Nach der amtlichen Begründung des Gesetzesentwurfs geht dieser von der Überlegung aus, dass die aufgeführten Zuwiderhandlungen in der Regel einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters offenbarten, dass damit zugleich auch dessen Eignungsmangel feststehe (amtliche Begründung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 27.09.1962 BT.-Drs. IV/651 S. 17). Die Einfügung des Regelkatalogs wurde als „bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts“ damit begründet, dass es unbestreitbare Erfahrungstatsachen gebe, „dass bestimmte gefährliche Verhaltensweisen schon für sich allein die Feststellung rechtfertigen, der Täter sei für die Teilnahme am Kraftverkehr ungeeignet“. Die abstrakte Umschreibung solchen Verhaltens gebe dem Richter einen Auslegungshinweis für den Begriff der Eignung und damit zugleich eine feste Führung durch das Gesetz (BT.-Drs. IV/651 S. 17). In den aufgelisteten Fällen hat der Gesetzgeber somit die richterliche Bewertung und Prognose der Frage der Eignung vorweggenommen und dem Richter die Feststellung eines Eignungsmangels erleichtert (Kinzling in: Schönke/Schröder StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 34 m.w.N.). Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist ein Täter dann regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn – wie hier – als rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr zugrunde liegt (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris).

(2) Die Wirkung der gesetzlichen Vermutung geht dahin, dass für die Feststellung der Ungeeignetheit eine sie explizit begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Ausnahmefall vorliegen könnte (Fischer a.a.O. § 69 Rn. 22). In einem solchen Fall muss das Gericht erkennen lassen, dass es ihm bewusst war, bei Ausnahmen vom Regelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absehen zu können. Solche besonderen Umstände können entweder in der Tat, in der Persönlichkeit des Täters oder dem Nachtatverhalten liegen (Valerius a.a.O. § 69 Rn. 136) und sind insbesondere dann besonders sorgfältig zu prüfen, wenn Anlass ist ein Fall der Trunkenheit im Verkehr ist (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris; Valerius a.a.O. § 69 Rn. 194).

(a) Als Fall besonderer Umstände der Tat wird nach der amtlichen Begründung in Betracht gezogen, dass der Täter in einer notstandsähnlichen Lage gehandelt hatte, die sein Verhalten

zwar nicht voll entschuldigen, aber immerhin begreiflich erscheinen ließen (BT.-Drs. IV/651 S. 17; Bsp. bei Valerius a.a.O. § 69 Rn. 138). Die Indizwirkung kann der Rechtsprechung nach auch bei sog. Bagatellfahrten entfallen, worunter vor allem folgenlos gebliebene Trunkenheitsfahrten zu verstehen sind, bei denen der alkoholisierte Fahrer das Kraftfahrzeug auf der Straße oder einem öffentlichen Parkplatz lediglich um wenige Meter versetzt, um das Fahrzeug ordnungsgemäß zu parken (vgl. OLG Stuttgart, NJW 1987, 142; OLG Düsseldorf, NZV 1988, 29). Die fahrlässige Begehungsweise der Tat als solches steht der Indizwirkung der Tat, wie aus der unterschiedslosen Aufnahme in die Katalogtaten ersichtlich, dagegen nicht entgegen (insgesamt dazu: BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris; Valerius a.a.O., § 69 Rn. 140; Athing/von Heintschel-Heinegg in Münchner Kommentar zum StGB, 4. Aufl., § 69 Rn. 75f).

(b) Besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind unter Umständen anzunehmen, wenn die Tat eher persönlichkeitsfremde Züge aufweist, nicht zuletzt situationsbedingt war und demzufolge mit hinreichender Sicherheit erwartet werden darf, dass der Täter gleiche oder ähnliche Taten künftig nicht mehr begehen wird. Dies wäre beispielsweise zu prüfen, wenn der Täter sich bei Tatbegehung in einem emotionalen Ausnahmezustand befunden hätte (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris; Valerius a.a.O., § 69 Rn. 142, Athing/von Heintschel-Heinegg a.a.O., § 69 Rn. 76).

(c) Im Einzelfall kann die Frage der Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen auch durch besondere Umstände nach der Tat beeinflusst worden sein. Nach der Begründung des Gesetzesentwurfs ist dabei an den Fall zu denken, dass der Führerschein des Täters vor dem Urteil in Verwahrung genommen worden ist und das Verfahren so lange gedauert hat, dass der Zweck der Maßregel bereits durch die vorläufige Maßnahme erreicht werden konnte (BT.-Drs. IV/651 S. 17; BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris).

d) Danach kommt ein Abweichen von der Regelvermutung nur bei besonderen Umständen des Einzelfalles in Betracht. Die Annahme der Widerlegung der Regelvermutung muss nach dem Willen des Gesetzgebers auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben. Die Ausführungen des Amtsgerichts zum Absehen von der Anordnung der Maßregel nach §§ 69, 69a StGB lassen jedoch besorgen, dass das Amtsgericht Trunkenheitsfahrten mit E-Sootern hinsichtlich der Anwendung der §§ 69, 69a StGB entgegen der Regelvermutung grundsätzlich anders bewerten will als solche mit anderen Kraftfahrzeugen.

aa) Das Amtsgericht hat an tatbezogenen Umständen berücksichtigt, dass die Fahrt mit einem E-Scooter stattfand und damit die Tat bereits positiv vom Durchschnittsfall abweiche, da übliches Tatmittel der PKW sein dürfe. Das Gefährdungspotential für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer sei als geringer einzuschätzen. Dieses sei auch im Hinblick auf die Tatzeit äußerst gering, da nur wenige Verkehrsteilnehmer unterwegs seien.

Die Benutzung eines E-Scooters durch einen betrunkenen Fahrer widerlegt jedoch aus den dargelegten Gründen nicht die Regelvermutung der Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB. Die Annahme eines fehlenden oder jedenfalls geringeren Gefährdungspotentials bei Nutzung eines E-Scooters berücksichtigt überdies nicht hinreichend, dass durch den Sturz eines Fußgängers oder Radfahrers infolge eines Zusammenstoßes mit dem E-Scooter ganz erhebliche, unter Umständen sogar tödliche Verletzungen verursacht werden können. Auch können andere, ggf. stärker motorisierte Verkehrsteilnehmer durch alkoholbedingte

Fahrfehler eines E-Scooterfahrers zu Ausweichmanövern, abruptem Bremsen oder Ähnlichem veranlasst werden, was ebenfalls gravierende Folgen haben kann (so auch OLG Frankfurt, Urteil vom 08.05.2023 – 1 Ss 276/22 – juris). Auch die Tatzeit rechtfertigt nicht das Abweichen von der Regelvermutung. Dies insbesondere auch deshalb, weil das vom Amtsgericht letztlich berücksichtigte geringere Verkehrsaufkommen auf eine fehlende oder jedenfalls geringere konkrete Gefährdung abstellt. Der Umstand, dass Leib oder Leben anderer Menschen oder Sachen von bedeutendem Wert nicht konkret gefährdet wurden, ist jedoch bereits Tatbestandsvoraussetzung des als abstraktem Gefährdungsdelikt ausgestalteten § 316 StGB (vgl. Fischer a.a.O., § 316 Rn. 2,3), im Falle einer konkreten Gefährdung läge die Strafbarkeit im Bereich des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB, gegebenenfalls i.V.m. § 315c Abs. 3 StGB (BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris). Dafür, dass nach den Tatumständen bereits der Umfang der abstrakten Gefährdung der Verkehrssicherheit in ungewöhnlicher Weise vom Normalfall abgewichen wäre, ergeben sich aus den Urteilsfeststellungen dagegen keine Anhaltspunkte.

bb) Auch besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind aus den Urteilsgründen nicht ersichtlich. Die Tatsache, dass der Angeklagte strafrechtlich nicht in Erscheinung getreten ist, so dass es sich bei der Anlasstat um einen erstmaligen Verstoß des Täters gegen ein Delikt im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB handelt, vermag die nach § 69 Abs. 2 StGB vermutete Ungeeignetheit in aller Regel nicht zu widerlegen, zumal die Vorschrift in ihrem Anwendungsbereich vom Gesetzgeber nicht auf Wiederholungsfälle beschränkt ist (vgl. BayObLG, Beschluss vom 24.07.2020 – 205 StRR 216/20 – juris m.w.N.; Kinzing in Schönke/Schröder a.a.O., § 69 Rn. 46; Valerius a.a.O., § 69 Rn. 143).

d) Im Umfang der Aufhebung bedarf die Sache daher neuer Verhandlung und Entscheidung. Es ist nicht ausgeschlossen, dass der neue Tatrichter Feststellungen treffen kann, die geeignet sind, die Regelvermutung tragfähig zu widerlegen. Diese dürfen den rechtskräftigen Feststellungen zum Tathergang jedoch nicht widersprechen. Bei der neuen Entscheidung wird insbesondere die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu berücksichtigen sein.

Aufgrund der vorliegend bestehenden untrennbaren Wechselwirkung zwischen dem Absehen von der Anordnung der Maßregel nach §§ 69, 69a StGB und der Anordnung des Fahrverbots nach § 44 StGB unterliegt auch die vom Amtsgericht verhängte Nebenstrafe der Aufhebung und neuer Verhandlung.

## Entscheidung 5 – OLG Celle Urt. v. 18.12.2024 – 14 U 119/24:

### Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Einzelrichters der 5. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg vom 21.05.2024 – 5 O 315/23 – wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert des Berufungsverfahrens beträgt 11.677,07 €.

### Gründe:

I.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten ein weiteres Hinterbliebenengeld und weitere anteilige Beerdigungskosten aufgrund eines Verkehrsunfalls vom 11.07.2021.

Der Sohn der Klägerin, der Geschädigte B. B., befand sich am 11.07.2021 gegen 4:33 Uhr mit einer BAK von über 2,0 Promille auf der Landesstraße ... außerhalb geschlossener Ortschaften zwischen O. und O. Er kollidierte mit dem vom Beklagten zu 1. geführten Fahrzeug, welches bei der Beklagten zu 2. haftpflichtversichert ist. Der Sohn der Klägerin verstarb noch am Unfallort.

Das gegen den Beklagten zu 1 geführte Strafverfahren (4302 Js 7030/21, Staatsanwaltschaft L. ) wurde gemäß § 153a StPO gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von 1.200 € eingestellt. In diesem Strafverfahren wurde zuvor ein Sachverständigengutachten in Auftrag gegeben.

Die Klägerin verlangt ein Hinterbliebenengeld mit einer Begehrensvorstellung von 12.000 € sowie 75% der Beerdigungskosten in Höhe von 7.226,16 €, mithin 5.419,62 €.

Die Klägerin ist der Auffassung, den Beklagten zu 1 treffe ein Verschulden an dem Unfall. Zum Unfallzeitpunkt sei es insbesondere schon so hell gewesen, dass der Beklagte zu 1 ihren Sohn hätte sehen können bzw. müssen. Der Unfallort sei zudem durch eine Laterne beschienen, die zur früheren Erkennbarkeit ihres Sohnes beigetragen habe.

Die Beklagten meinen, infolge des groben Verschuldens des Geschädigten hafteten sie nicht. Die Betriebsgefahr des vom Beklagten zu 1 gefahrenen Fahrzeugs trete hinter dem Verschulden des Geschädigten zurück.

Mit am 21.05.2024 verkündeten Urteil, auf das gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO hinsichtlich der weiteren tatsächlichen Feststellungen, des Vorbringens der Parteien im Einzelnen und der erstinstanzlichen Anträge Bezug genommen wird, hat das Landgericht der Klage teilweise stattgegeben. Es hat die Klage in Höhe von 5.742,05 € für begründet gehalten, nachdem es

Beweis erhoben hat über den Unfallhergang durch Verwertung gem. § 411a ZPO des im Strafverfahren eingeholten Sachverständigengutachten des Dipl.-Ing. K. sowie den Beklagten zu 1 und die Klägerin angehört hat.

Das Landgericht hat der Klägerin von ihren geltend gemachten Ansprüchen 1/3 aufgrund des der Klägerin zuzurechnenden Mitverschuldens des Geschädigten zugesprochen, wobei es ein Hinterbliebenengeld in Höhe von 10.000 €, anstatt der begehrten 12.000 €, angesetzt hat.

Es hat dabei dem Beklagten zu 1 den Verschuldensvorwurf gemacht, dass er in Kenntnis eines am Fahrbahnrand befindlichen Fußweges seine Geschwindigkeit nicht reduziert habe. Der Bremsvorgang bei Fußgängern, welche – wie hier – unvorhergesehen die Straße überqueren, sei daher zu lang gewesen. Hauptsächlich habe der Geschädigte den Unfall aber selbst verschuldet, weil er die Straße überquert habe, ohne auf das bevorrechtigte Fahrzeug der Beklagten zu achten.

Die Klägerin wendet sich gegen das landgerichtliche Urteil und meint, die Kammer habe es fehlerhaft unterlassen, eine lichttechnische Untersuchung einzuholen. Die Unfallstelle sei durch eine Laterne beleuchtet gewesen. Der Beklagte zu 1 hätte den Geschädigten, der zudem ein weißes Oberhemd unter seinem Jackett und weiße Turnschuhe getragen habe, früher erkennen müssen. Der Beklagte zu 1 hätte den Geschädigten lange vor der Kollision sehen und abbremsen müssen. Er hätte den Unfall verhindern können.

Sie beantragt,

das angefochtene Urteil des Landgerichts Lüneburg vom 21.05.2024 teilweise abzuändern und die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin über die ausgeurteilten 3.333,33 € hinaus ein weiteres, angemessenes Hinterbliebenengeld zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, und zum anderen weitere 4.817,44 € Beerdigungskosten zu zahlen, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 25.01.2023.

Die Beklagten beantragen,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie berufen sich auf das Sachverständigengutachten, in dem festgestellt worden sei, dass der Sohn der Klägerin frühestens innerhalb des Lichtkegels des Abblendlichtes für den Beklagten zu 1 erkennbar gewesen sei. Das schließe eine noch frühere Erkennbarkeit aus. Damit sei es nicht gerechtfertigt, dem Beklagten zu 1 eine verspätete Abwehrreaktion anzulasten.

Der Senat hat den Sachverständigen Dipl.-Ing. K. in der mündlichen Verhandlung vernommen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes nimmt der Senat Bezug auf den vorgetragenen Inhalt der zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 19.11.2024.

II.

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. In der Sache hat sie keinen Erfolg.

1. Die Klägerin hat keine weiteren Ansprüche gegen die Beklagten gem. § 844 Abs. 3 BGB, § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG als Gesamtschuldner gem. § 421 BGB, § 115 Abs. 1 S. 4 VVG.

a) Ein Fall höherer Gewalt liegt nicht vor, § 7 Abs. 2 StVG. Auf einen Haftungsausschluss wegen Unabwendbarkeit des Verkehrsunfalls im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG kann sich ebenfalls keiner der Unfallbeteiligten berufen (vgl. Begründung des Entwurfs eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften, BT-Drucks. 14/7752, S. 30; BGH, Urteil vom 16. Oktober 2007 – VI ZR 173/06, Rn. 25, juris).

Da der Geschädigte B. als Fußgänger selbst nicht aus § 7 Abs. 1 StVG haftet, kommt die Anrechnung eines etwaigen Mitverschuldens nicht über § 17 Abs. 1 und 2 StVG, sondern nur nach § 9 StVG i.V.m. § 254 Abs. 1 BGB in Betracht.

b) Im Rahmen von § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB ist in erster Linie das ursächliche Verhalten der Geschädigten gegeneinander abzuwägen und dabei die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen, wobei nur erwiesene Verursachungsfaktoren in die Abwägung einbezogen werden dürfen (vgl. und näher König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 9 StVG, Rn. 7 mwN). Die Abwägung setzt die Feststellung eines haftungsbegründenden Tatbestandes auf der Seite des Geschädigten voraus. Die für die Abwägung maßgebenden Umstände müssen feststehen, d. h. unstreitig, zugestanden oder nach § 286 ZPO bewiesen und für die Entstehung des Schadens ursächlich geworden sein. Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage haben außer Betracht zu bleiben. Die Beweislast für einen unfallursächlichen Mitverschuldensanteil des Geschädigten, hier also des Geschädigten B., trägt dabei nach allgemeinen Beweisgrundsätzen der Schädiger, mithin hier die Beklagten (vgl. BGH Urteil vom 24. September 2013 – VI ZR 255/12, Rn. 7, juris). Die Klägerin wiederum ist beweispflichtig für etwaige Verkehrsverstöße des Beklagten zu 1.

aa) Der Beklagte zu 1 hat weder gegen das sog. Sichtfahrgebot verstoßen (a) noch konnte ihm Unaufmerksamkeit (b) nachgewiesen werden.

(a) Der Beklagte zu 1 hat nicht gegen das sog. Sichtfahrgebot verstoßen. Gem. § 3 Abs. 1 S. 2, § 4 StVO darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Der Fahrzeugführer muss seine Fahrgeschwindigkeit deshalb so einrichten, dass er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr genüge zu leisten und das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten, also nicht auf Hindernisse aufzufahren. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 StVO ist die Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen; gemäß § 3 Abs. 1 S. 4 StVO darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Ein Kraftfahrzeugführer darf bei Dunkelheit – auch auf der Autobahn und auf der Überholspur – grundsätzlich nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten kann (Senat, Urteil vom 22. Januar 2020 – 14 U 150/19, Rn. 69, juris).

Zwar muss ein Kraftfahrer am Fahrbahnrand befindliche oder vor ihm die Fahrbahn überquerende Fußgänger im Auge behalten und in seiner Fahrweise erkennbaren Gefährdungen Rechnung tragen (vgl. BGH, Urteile vom 24. Februar 1987 – VI ZR 19/86, NJW 1987, 2377, juris Rn. 18 mwN; vom 7. Juli 1959 – VI ZR 154/58, VersR 1959, 833; vom 11. Dezember 1956 – VI ZR 267/55, VersR 1957, 128). Er braucht aber weder damit zu rechnen, dass ein erwachsener Fußgänger versuchen wird, kurz vor seinem Fahrzeug die Fahrbahn zu betreten, noch darauf gefasst zu sein, dass ein Fußgänger, der beim Überschreiten der Fahrbahn vor oder in der Mitte der Straße anhält, unerwartet weiter in seine Fahrbahn laufen werde, solange er bei verständiger Würdigung aller Umstände keinen Anlass hat, an dem verkehrsgerechten Verhalten des Fußgängers zu zweifeln (vgl. BGH, Urteil vom 4. April 2023 – VI ZR 11/21, Rn. 12, juris). Der Fall eines „rennenden“ Fußgängers, der dem vorgenannten Vertrauen die Grundlage entziehen kann (vgl. BGH, Urteil vom 04. April 2023 – VI ZR 11/21, juris), ist vorliegend nicht einschlägig.

Das Sichtfahrgebot gebietet also nicht, die gefahrene Geschwindigkeit für die Möglichkeit zu reduzieren, dass auf eventuelle Fußgänger, die von der Gegenfahrbahn auf den in Anspruch genommenen Fahrstreifen treten, noch rechtzeitig reagiert werden kann (vgl. OLG Dresden, Urteil vom 9. Mai 2017 – 4 U 1596/16, Rn. 25, juris).

Es gibt keine Anhaltspunkte, dass der Beklagte zu 1 aufgrund des Sichtfahrgebotes verpflichtet gewesen wäre, eine geringere Geschwindigkeit als die am Unfallort geltende Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zu fahren. Nach der bestehenden Rechtslage ist ohne entsprechende verwaltungsmäßige Anordnung nach § 45 Abs. 1 StVO keine Geschwindigkeitsreduzierung geboten, wenn sie nicht durch konkrete örtliche Gefahrenmomente veranlasst ist (BGH, Urteil vom 12. Mai 1998 – VI ZR 124/97, Rn. 8, juris). Ein solcher konkreter Anlass ist hier weder vorgetragen noch ersichtlich.

Der Unfall ereignete sich auf einer Landstraße außerhalb geschlossener Ortschaft. Ein Fahrzeugführer muss auch nicht allein in Kenntnis eines am Fahrbahnrand befindlichen Fußweges seine Geschwindigkeit reduzieren (so aber LGU, Seite 6 als verschuldensbegründend). Den Verschuldensvorwurf, den das Landgericht dem Beklagten zu 1 angelastet hat, ist von Rechts wegen nicht zu begründen.

Aus dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. K. vom 27.07.2021 ergibt sich, dass der Beklagte zu 1 nach dem Erkennen des Geschädigten B. nur bei einer Geschwindigkeit von ca. 47-54 km/h in der Lage gewesen wäre, den Unfall zu verhindern (Gutachten, Seite 20). Der Geschädigte ist von links kommend auf die Fahrbahn getreten und seitlich und plötzlich in das Sichtfeld des Fahrers des Beklagtenfahrzeugs gelaufen (vgl. Gutachten, Seite 19). Auf diese Gefahr hätte der Beklagte zu 1 seine Geschwindigkeit nicht einstellen müssen.

(b) Dem Beklagten zu 1 ist auch kein Verschulden aufgrund Unaufmerksamkeit gem. § 1 Abs. 2 StVO vorzuwerfen. § 1 Abs. 2 StVO normiert die allgemeinen Sorgfaltspflichten der Verkehrsteilnehmer. Danach hat, wer am Verkehr teilnimmt, sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Gegen § 1 Abs. 2 StVO kann auch durch Unterlassen verstoßen werden, wenn dadurch eine Rechtspflicht zum Handeln verletzt wird (Burmans/Heß/Hühnemann/Jahnke/Figgner, 28. Aufl. 2024, StVO § 1 Rn. 48, beck-online). Eine verspätete Bremsreaktion stellt einen solchen Verstoß durch Unterlassen dar. In Bezug

auf die Frage, wann eine Bremsreaktion verspätet ist, geht die Rechtsprechung von einer Reaktions- und Bremsansprechzeit zusammen bei einem unvermuteten Vorgang im Allgemeinen von einer knappen Sekunde aus (hierzu mwN: Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke/Figgener, 28. Aufl. 2024, StVO § 1 Rn. 50/53, beck-online).

Nach den kompetenten und nachvollziehbaren Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. K., die dieser in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausführlich erläutert hat und die sich der Senat nach kritischer Würdigung zu eigen macht, ist eine verspätete Reaktion des Beklagten zu 1 nicht bewiesen.

Der Sachverständige hat ausgeführt, dass der Beklagte zu 1 den Geschädigten erst ab einer Entfernung von ca. 25 – 30 m hätte erkennen können (s.o. und Gutachten vom 27.07.2021, Seite 18). Zu diesem Zeitpunkt hätte der Beklagte zu 1 den Unfall mit der von ihm gefahrenen Ausgangsgeschwindigkeit von 50-73 km/h nicht mehr verhindern können. Dies wäre nur mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 47-54 km/h möglich gewesen (s.o. und Gutachten vom 27.07.2021, Seite 20). Für eine solche Ausgangsgeschwindigkeit bestand kein Anlass (s.o.).

Der Sachverständige hat in der mündlichen Verhandlung auch zu der von der Klägerin aufgeworfenen Frage einer früheren Erkennbarkeit durch die äußeren Umstände Stellung genommen und diese verneint. Er hat hierzu ausgeführt, dass sich weder aus der Kleidung des Geschädigten noch aus der in der Nähe des Unfallortes befindlichen Straßenlaterne noch aus den Lichtverhältnissen aufgrund der Dämmerung eine bessere Erkennbarkeit des Geschädigten ergeben habe, die eine frühere Bremsreaktion des Beklagten zu 1 erfordert hätte. Im Einzelnen:

(aa) Die von dem Geschädigten getragene Bekleidung habe nur wenig Kontrast aufgewiesen, insbesondere zur Fahrbahnoberfläche. Es habe keine Reflektoren o.ä. gegeben, die eine bessere Erkennbarkeit hätten herbeiführen können. Dabei hat der Sachverständige auch explizit die hellen Turnschuhe und das weiße Oberhemd des Geschädigten unter dessen Jackett berücksichtigt. Die Turnschuhe reichten nicht als Kontrast zur Fahrbahnoberfläche, um eine bessere Erkennbarkeit herzustellen. Bei dem Oberhemd handele es sich ebenfalls nur um eine kleine Fläche ohne besonderen Kontrast. Das Abblendlicht beleuchte indes zunächst den unteren Bereich, d.h. den Straßenbereich und damit die Schuhe, das Hemd komme erst relativ spät in den Blick. Auch von daher könne es keine besondere Auffälligkeit begründen (vgl. Protokoll vom 19.11.2024, Seite 2).

(bb) In Bezug auf die Lichtverhältnisse habe zum Unfallzeitpunkt gegen 04:30h Dämmerung geherrscht. Die hierzu anzusetzende Lichtstärke von etwa 12 Lux habe keinen signifikanten Einfluss auf die Erkennbarkeit des Geschädigten gehabt (vgl. Protokoll vom 19.11.2024, Seite 3).

(cc) Schließlich hat sich der Sachverständige mit der vor Ort befindlichen Straßenlaterne befasst, die sich ca. 18 m von dem Unfallort entfernt auf einer Verkehrsinsel befand. Diese habe ebenfalls keinen Einfluss auf die Erkennbarkeit des Geschädigten aus der Sicht des Beklagten zu 1 gehabt. Bei den in der Laterne befindlichen Leuchtmitteln handele es sich bereits um LED-Leuchten, die ein deutlich geringeres Streulicht als die sog. klassischen alten Laternen aufwiesen. Diese LED-Leuchten hätten ein spezielles, relativ punktuell

ausgeworfenes Licht, das im vorliegenden Fall hauptsächlich den Fahrradweg beleuchte, der über die Einmündung führe. Der Bereich darüber hinaus werde kaum erfasst, jedenfalls nicht der Unfallort in ca. 18 m Entfernung (vgl. Protokoll vom 19.11.2024, Seite 3).

Zudem habe sich der Geschädigte in einem Feld befunden, in dem er leicht links von hinten von dem Laternenlicht allenfalls angestrahlt worden sei. Es habe keinen Schattenwurf gegeben, der eine eventuelle Aufmerksamkeit hätte erzielen können (vgl. Protokoll vom 19.11.2024, Seite 4).

Der Sachverständige, der als Sachverständiger für Unfallrekonstruktionen eine große Erfahrung auf diesem Gebiet hat, konnte alle Fragen nachvollziehbar, kompetent und ausführlich beantworten. Er hatte sich ersichtlich mit der Frage auseinandergesetzt, ob eine bessere Erkennbarkeit des Geschädigten durch seine Kleidung oder äußere Umstände, wie Licht, vorgelegen haben könnte.

Der Senat hat nach der umfassenden und erschöpfenden Vernehmung des Sachverständigen keinerlei Zweifel, dass der Beklagte zu 1 den Geschädigten nicht über die im Gutachten festgestellten 25-30 m hinaus hätte erkennen und den Unfall durch einen früheren Bremsvorgang hätte verhindern können.

(c) Der Senat sieht auch keine Anhaltspunkte dafür, um ein erneutes Gutachten über die Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt einzuholen. Der Sachverständige hat insoweit ausgeführt, dass er sich mit der Erkennbarkeit des Geschädigten befasst und dabei auch die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt habe. Die Frage der Erkennbarkeit stelle häufig einen Teilbereich in einem Unfallrekonstruktionsgutachten dar und könne auch durch ihn bewertet werden. Einer weiteren lichttechnischen Untersuchung bedürfe es aus seiner sachverständigen Sicht nicht. Dem schließt sich der Senat nach eigener kritischer Würdigung an. Der Sachverständige konnte nachvollziehbar und ausführlich erläutern, warum die örtlichen Lichtverhältnisse (Laterne, Dämmerung) und die getragene Kleidung nicht zu einer besseren Erkennbarkeit des Geschädigten beigetragen haben. Er ist als Sachverständiger für Unfallrekonstruktion auch in diesem Bereich kompetent und berufen, diese technischen Fragen zu klären.

bb) In Bezug auf ein Verschulden des Geschädigten B., das sich die Klägerin zurechnen lassen muss, gilt, dass dieser gegen § 25 Abs. 3 S. 1 StVO verstoßen hat.

(a) Der Geschädigte hat entgegen § 25 Abs. 3 S. 1 StVO die Fahrbahn betreten, ohne hinreichend auf den erkennbaren bevorrechtigten Fahrzeugverkehr zu achten.

Grundsätzlich gilt, dass das Überschreiten einer Fahrbahn von einem Fußgänger erhöhte Sorgfalt erfordert. Da eine Fahrbahn in erster Linie dem Fahrzeugverkehr dient, hat der Fahrzeugführer grundsätzlich Vorrang (BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 – VI ZR 126/99, Rn. 18, juris). Auf den bevorrechtigten Fahrzeugverkehr hat der Fußgänger Rücksicht zu nehmen, also bei Annäherung eines Fahrzeugs zu warten; der Kraftfahrer darf darauf vertrauen, dass ein Fußgänger die Fahrbahn nicht kurz vor seinem Fahrzeug zu überqueren versucht. Das Betreten der Fahrbahn ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs ist in der Regel grob fahrlässig (KG Berlin, Beschluss vom 7. Juli 2008 – 12 U 138/08, juris).

Gegen diese hohen Sorgfaltsmaßstäbe hat der Geschädigte verstoßen, indem er sich nicht hinreichend davon überzeugt hat, dass der Beklagte zu 1 ihn trotz seines Vorranges auf der Fahrbahn sicher passieren lassen wollte. Nach den Feststellungen des Sachverständigen hätte der Geschädigte den Unfall durch einen Verzicht oder Abbruch seiner Fahrbahnüberquerung verhindern können. Für ihn war das sich nähernde Beklagtenfahrzeug sichtbar (Gutachten vom 27.7.2021, Seite 17). Der Geschädigte hätte auf seiner Fahrbahnseite stehen bleiben und den Beklagten zu 1 vorbeifahren lassen können und müssen. Der Geschädigte hat damit die entscheidende Ursache für das Unfallgeschehen gesetzt.

(b) Soweit die Klägerin in ihrer Berufungsbegründung rügt, das Landgericht habe die Alkoholisierung des Geschädigten von über 2,0 Promille zu Unrecht berücksichtigt, folgt der Senat dem nicht. Das Landgericht hat – im Gegenteil – gerade kein Verschulden aus der Alkoholisierung begründet und zu Lasten der Klägerin berücksichtigt, sondern erwogen, ob das Verschulden des Geschädigten aufgrund der Alkoholisierung als gemindert bewertet werden könne (LGU, Seite 5 unten), und dies zu Recht verworfen.

Gem. § 827 S. 2 BGB ist jemand, der sich durch geistige Getränke oder ähnliche Mittel in einen vorübergehenden Zustand der Bewusstlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustand krankhafter Störung der Geistestätigkeit versetzt, für einen Schaden, den er in diesem Zustand widerrechtlich verursacht, in gleicher Weise verantwortlich, wie wenn ihm Fahrlässigkeit zur Last fiele; die Verantwortlichkeit tritt nicht ein, wenn er ohne Verschulden in den Zustand geraten ist.

Diese Voraussetzungen liegen nicht vor. Es gibt weder Vortrag der Klägerin noch sonstige Anhaltspunkte, dass der Geschädigte aufgrund seiner Alkoholisierung unzurechnungsfähig und insoweit nicht mehr in der Lage gewesen wäre, den Anforderungen, die die Straßenverkehrsordnung an Fußgänger stellt, Folge zu leisten. Ebenso mangelt es an Vortrag der Klägerin oder sonstigen Anhaltspunkten, dass der Geschädigte ohne sein Verschulden in einen Zustand der (jetzt unterstellten) vorgenannten Willensunfreiheit geraten wäre.

c) Die gebotene Abwägung der beiderseitigen unfallursächlichen Verursachungsbeiträge führt zu der vom Landgericht ausgeurteilten Haftungsquote von 1/3 zu 2/3 zu Lasten der Klägerin.

Es ist in der Rechtsprechung zwar anerkannt, dass die Betriebsgefahr des beteiligten Fahrzeugs in bestimmten Fällen ausnahmsweise neben dem grob fahrlässigen Verstoß des Fußgängers gegen § 25 Abs. 3 StVO vollständig zurücktreten kann (OLG Hamm, Urteil vom 16. Februar 2016 – 26 U 105/15, Orientierungssatz und Rn. 47 und 48 mwN; OLG Saarbrücken, r+s 2010, 479; LG Hagen, ZfS 2005, 181; KG Berlin, VersR 1972, 104). Ob ein solcher Fall vorliegt, bedarf aber keiner Entscheidung, denn das Landgericht hat einen Mitverursachungsbeitrag von 1/3 bei den Beklagten gesehen, der nicht mit einer Berufung seitens der Beklagten angegriffen wurde.

Das von der Klägerin mit Schriftsätzen vom 03.12.2024 und 05.12.2024 (Nachreichung des Aufsatzes, Anlage BB02) beantragte Lichtgutachten wäre insoweit – neben den oben aufgeführten Erwägungen – auch deswegen nicht einzuholen gewesen, weil es zu keiner anderen Haftungsquote führen würde. Denn selbst wenn der Senat unterstellte, dass das Lichtgutachten eine frühere Erkennbarkeit ergäbe und sodann eine Unaufmerksamkeit des Beklagten zu 1 gem. § 1 Abs. 2 StVO feststellte, würde der Senat die Haftungsquote in einer

Gesamtabwägung angesichts des überragenden Verschuldens des Geschädigten, der die erste Ursache für den Unfall gesetzt hat und der es allein in der Hand gehabt hätte, seinen Tod zu verhindern, nicht über den feststehenden Mitverursachungsbeitrag von 1/3 zu Lasten der Beklagten festlegen.

2. Der Senat folgt auch der landgerichtlichen Hinterbliebenengeldbemessung in Höhe von 3.333,33 € gem. § 844 Abs. 3 BGB.

a) Nach § 844 Abs. 3 BGB, § 10 Abs. 3 StVG hat ein Ersatzpflichtiger dem Hinterbliebenen, der zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis stand, für das dem Hinterbliebenen zugefügte seelische Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Ein besonderes persönliches Näheverhältnis wird vermutet, wenn der Hinterbliebene der Ehegatte, der Lebenspartner, ein Elternteil oder ein Kind des Getöteten war.

b) Diese Voraussetzungen liegen vor. Die Beklagten haften für den Tod des Geschädigten, den Sohn der Klägerin.

c) Die Bemessung der Höhe der Hinterbliebenenentschädigung ist grundsätzlich Sache des nach § 287 Abs. 1 ZPO besonders frei gestellten Tatrichters. Ähnlich wie beim Schmerzensgeld sind dabei sowohl der Ausgleichs- als auch der Genugtuungsgedanke in den Blick zu nehmen (BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 13 f., juris). Trifft das Primäropfer ein Mitverschulden an dem für den Tod ursächlichen Unfall, ist das Hinterbliebenengeld gemäß § 846 BGB zu mindern (MüKoBGB/Wagner, 9. Aufl. 2024, BGB, § 844 Rn. 110, beck-online).

aa) Bei der Festsetzung der Hinterbliebenenentschädigung darf nicht lediglich eine schematische Bemessung vorgenommen werden, sondern es ist die konkrete seelische Beeinträchtigung des betroffenen Hinterbliebenen zu bewerten; hierbei sind die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 23. Mai 2023 – VI ZR 161/22, Rn. 12, juris). Das Hinterbliebenengeld soll und kann dabei keinen Ausgleich für den Verlust des Lebens darstellen. Was der Verlust eines Menschen für seine Hinterbliebenen bedeutet, kann nicht in Geld gemessen werden.

Maßgebend für die Höhe der Hinterbliebenenentschädigung sind im Wesentlichen die Intensität und Dauer des erlittenen seelischen Leids und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei lassen sich aus der Art des Näheverhältnisses, der Bedeutung des Verstorbenen für den Anspruchsteller und der Qualität der tatsächlich gelebten Beziehung indizielle Rückschlüsse auf die Intensität des seelischen Leids ableiten (BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 15, juris). Allerdings handelt es sich bei dem Hinterbliebenengeld einerseits und dem Schockschadensersatz andererseits um unterschiedliche Rechtsinstitute (BGH, Urteil vom 8. Februar 2022 – VI ZR 3/21, Rn. 20, 33, juris). Während der Anspruch auf Gewährung eines Schmerzensgeldes wegen eines Schockschadens aus § 7 Abs. 1, § 11 StVG, § 823 Abs. 1, § 253 Abs. 2 BGB auf der Verletzung eines eigenen Rechtsguts beruht (vgl. auch BGH, Urteil vom 26. Juli 2022 – VI ZR 58/21, Rn. 14, juris), setzt der Anspruch auf Hinterbliebenengeld aus § 10 Abs. 3 StVG, § 844 Abs. 3 BGB keine über Trauer und seelisches Leid hinausgehende gesundheitliche Beeinträchtigung des Hinterbliebenen im Sinne einer eigenen Gesundheitsverletzung voraus. Die Einführung dieses Anspruchs diene gerade dem Zweck, den Hinterbliebenen auch für Beeinträchtigungen

unterhalb dieser Schwelle einen Anspruch auf angemessene Entschädigung einzuräumen. Dementsprechend knüpft das Hinterbliebenengeld auf der Ebene der Haftungsbegründung an die Verletzung eines fremden Rechtsguts, des in § 7 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB geschützten Lebens des Getöteten, an und sucht erst auf der Ebene der Haftungsausfüllung den eigenen Gefühlsschaden der Hinterbliebenen zu entschädigen. Dass in beiden Fällen dem Erstverletzten nahestehende Personen eine finanzielle Entschädigung für eigene immaterielle Beeinträchtigungen erhalten, ändert nichts an ihrer unterschiedlichen dogmatischen Herleitung (BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 17 mwN, juris).

Der in dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD genannte Betrag in Höhe von 10.000 € (BT-Drucks. 18/11397, S. 11) bietet eine Orientierungshilfe für die Bemessung der Hinterbliebenenentschädigung, von der im Einzelfall sowohl nach unten als auch nach oben abgewichen werden kann. Er stellt keine Obergrenze dar (BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 18 mwN, juris). Dieser Betrag wird jedoch lediglich im allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung im Rahmen der nach § 1 Abs. 3, § 2 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) gebotenen Darstellung des Erfüllungsaufwands des Gesetzes genannt und ausdrücklich als Durchschnittsbetrag bezeichnet, der zur damaligen Zeit von den Gerichten bei der Tötung eines Angehörigen als Entschädigung für sogenannte Schockschäden zugesprochen worden sei. Ein im allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung im Rahmen der Gesetzesfolgenbewertung genannter und ausdrücklich als Durchschnittsbetrag bezeichneter Wert kann aber keine verbindliche Aussage über die Angemessenheit der Hinterbliebenenentschädigung im konkreten Fall treffen, deren Bestimmung der Gesetzgeber im besonderen Teil der Gesetzesbegründung ausdrücklich den Gerichten unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles überantwortet hat. Ungeachtet der Frage seiner tragfähigen Herleitung kann er – nur – eine Orientierungshilfe bieten, von der im Einzelfall sowohl nach unten als auch nach oben abgewichen werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 18 mwN; sowie bereits Senat, Urteil vom 24. August 2022 – 14 U 22/22, beide juris).

Die Bemessung des Schmerzensgeldes in den sog. Schockschadensfällen ist dagegen nur eingeschränkt als Vergleichsgröße heranziehbar, weil der Anspruch auf Hinterbliebenengeld (im Unterschied zum Schmerzensgeld) gerade keine Rechtsgutsverletzung voraussetzt (so ausdrücklich BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 20, juris). Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen muss deshalb der dem Hinterbliebenen im Einzelfall zuerkannte Betrag im Regelfall hinter demjenigen zurückbleiben, der ihm zustünde, wenn das von ihm erlittene seelische Leid die Qualität einer Gesundheitsverletzung hätte (BGH, Urteil vom 6. Dezember 2022 – VI ZR 73/21, Rn. 21 mwN, juris).

bb) Unter Berücksichtigung der Umstände und des Ablaufs des Verkehrsunfalls sowie insbesondere des ganz erheblichen Mitverschuldensanteils des Geschädigten erachtet der Senat im Ergebnis den vom Landgericht ausgeurteilten Betrag in Höhe von 3.333,33 € insgesamt für angemessen.

Das Landgericht ist dabei im Rahmen der ihm obliegenden Wertungsfreiheit gem. § 287 Abs. 1 ZPO von einem grundsätzlichen Hinterbliebenengeld ohne den Mitverschuldensanteil des Geschädigten im Bereich von 10.000,00 € ausgegangen. Es hat unter Abwägung aller Umstände des Einzelfalls festgestellt, dass das Leiden der Klägerin nicht wesentlich über das erhebliche Leid hinausgeht, dass Eltern bei dem Verlust eines erwachsenen Kindes erleiden.

Das Landgericht hat insoweit das konkrete seelische Leid der Mutter berücksichtigt, aber keinen pathologischen Befund erkennen können. Es wird auf die Ausführungen der landgerichtlichen Begründung Bezug genommen, die vom Senat getragen werden.

Soweit die Klägerin in ihrer Berufungsbegründung ein Hinterbliebenengeld von 12.000,00 € fordert, folgt der Senat dem nicht.

Im Rahmen einer Einordnung der Anspruchshöhe unterscheidet sich dieser Sachverhalt sowohl hinsichtlich der familiären Konstellation als auch hinsichtlich der Umstände des Unfalls von der vom Senat bereits entschiedenen Fallgestaltung (Senat, Urteil vom 24. August 2022 – 14 U 22/22, Rn. 2, juris: Hinterbliebenengeld von 15.000,00 € für den – noch am Unfallort anwesenden – Vater, dessen 11-jähriger Sohn unverschuldet von einer Sattelzugmaschine überfahren wurde), ohne dass damit zum Ausdruck kommen soll, dass der Verlust eines erwachsenen Kindes ein Elternteil weniger schmerzt als der eines minderjährigen, noch im eigenen Haushalt lebenden Kindes, weil eine derartige Bewertung in ihrer Allgemeinheit schlechthin unmöglich ist.

Vergleichbar mit dem hiesigen Fall erachtet der Senat den vom OLG Schleswig entschiedenen Sachverhalt. Dort wurden 10.000 € für den Verlust des betagten aber gut mobilen Vaters zugesprochen, der neben der Schwester die einzige Bezugsperson darstellte, bei einem grob sorgfaltswidrigen Verkehrsunfall, der u. a. noch nach mehr als 2 Jahren zu Schlafstörungen führte (OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 23. Februar 2021 – 7 U 149/20, Rn. 35, juris). Der gleiche Betrag wurde bei dem Verlust des 20-jährigen Sohnes zugesprochen. Den zugrundeliegenden Sachverhalt erachtet der Senat ebenfalls als vergleichbar (vgl. OLG Koblenz, Beschluss vom 31. August 2020 – 12 U 870/20, Rn. 11, juris).

Der Senat ist sich vollkommen bewusst, dass es für die Klägerin schwer nachvollziehbar und angesichts des Ausmaßes des Verlusts schmerzlich sein kann, dass der eigene Anspruch niedriger bewertet wird als sie es selbst als angemessen empfindet. Gleichwohl ist zu bedenken, dass den Gerichten die vom Gesetzgeber ausdrücklich zugewiesene schwierige Aufgabe zukommt, innerhalb der sich teils erheblich, teils nur in Nuancen unterscheidenden Fallgestaltungen einen angemessenen Ausgleich zu finden. Es ist dabei nicht Ziel des Gesetzes, das verlorene Leben und den Verlust des Angehörigen materiell aufzuwiegen, was ohnehin nicht möglich wäre (vgl. OLG Koblenz, Beschluss vom 31. August 2020 – 12 U 870/20, Rn. 23; Senat, Urteil vom 24. August 2022 – 14 U 22/22, Rn. 59, beide juris).

Aus Rechtsgründen sieht der Senat keine weiteren Ansprüche der Klägerin. Die Entscheidung des Landgerichts ist richtig und (jedenfalls für die Klägerin) nicht korrekturbedürftig.

3. Mangels eines Anspruchs auf weitere Hauptforderungen besteht auch kein Anspruch auf die geltend gemachten Nebenforderungen.

III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

#### IV.

Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und der Senat nicht von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes oder eines anderen Oberlandesgerichts abweicht, so dass auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung keine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordern, § 543 ZPO.

#### V.

Die Festsetzung des Streitwertes für das Berufungsverfahren beruht auf § 3 ZPO, § 47 Abs. 1 GKG.

## Entscheidung 6 – BVerwG Urt. v. 6.6.2024 – 3 C 5.23:

Tenor:

1. Auf die Revision der Beklagten werden das Urteil des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen vom 13. Dezember 2022 und das Urteil des Verwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen vom 11. November 2021 geändert. Die Beklagte wird verpflichtet, über die Anträge der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts erneut zu entscheiden.
2. Im Übrigen werden die Revisionen zurückgewiesen.
3. Die Kosten des Verfahrens tragen die Kläger zu 1 bis 4 jeweils zu 1/12, die Klägerin zu 5 zu 1/6 und die Beklagte zu 1/2.

Gründe:

I

Die Kläger begehren ein straßenverkehrsbehördliches Einschreiten der Beklagten gegen Fahrzeuge, die verbotswidrig aufgesetzt auf den Gehwegen in drei Bremer Straßen geparkt sind.

Die Kläger zu 1. bis 5. sind Eigentümer von Häusern in der M.-straße, der B. Straße und der T. Straße in Bremen. Die Kläger zu 1. und 2. sowie die Klägerin zu 5. bewohnen ihre Häuser selbst. Die drei Straßen sind Einbahnstraßen. Die Fahrbahnen sind zwischen 5,00 und 5,50 m breit; auf beiden Seiten verlaufen Gehwege mit einer Breite zwischen 1,75 und 2,00 m. Verkehrszeichen mit Regelungen zum Halten und Parken sind in den Straßen nicht angeordnet. Seit Jahren wird in allen drei Straßen auf beiden Seiten nahezu durchgehend aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt.

Im Dezember 2018 beantragten die Kläger zu 1. bis 4. bei der Straßenverkehrsbehörde der Beklagten, Maßnahmen gegen das Parken auf den Gehwegen in der M.- und der B. Straße zu ergreifen. Die Klägerin zu 5. schloss sich ihnen im Januar 2019 für die T. Straße an.

Das Amt für Straßen und Verkehr der Beklagten lehnte den Antrag ab. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu den §§ 39 bis 43 StVO seien Verkehrszeichen nicht anzuordnen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergäben. Das gelte entsprechend für Markierungen. Auch die oberste Straßenverkehrsbehörde beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr halte eine zusätzliche Beschilderung deshalb nicht für erforderlich.

Den hiergegen eingelegten Widerspruch wies der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Beklagten zurück. Verkehrsregelungen würden nur durch Verkehrszeichen und -einrichtungen und lediglich dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten sei. Das Gehwegparken sei bereits nach § 12 Abs. 4 StVO verboten. Die geltenden Parkvorschriften seien den Verkehrsteilnehmern bekannt; trotzdem werde wegen des bestehenden Parkdrucks auf den Gehwegen geparkt. Daher fehle der Anbringung von Verkehrszeichen auch die Eignung, das Ziel der Kläger zu erreichen. Soweit ein Einschreiten im

Wege des Verwaltungszwangs begehrt werde, liege die Zuständigkeit nicht bei der Straßenverkehrsbehörde, sondern bei den Ordnungsbehörden.

Auf die hiergegen erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht die Beklagte unter Aufhebung der angegriffenen Bescheide verpflichtet, die Kläger unter Beachtung seiner Rechtsauffassung neu zu bescheiden; im Übrigen hat es die Klagen abgewiesen. Zur Begründung heißt es: § 12 Abs. 4 und 4a StVO habe eine drittschützende Wirkung zugunsten der Kläger. Wegen der Dauer und Häufigkeit der Beeinträchtigungen sei das Entschließungsermessen der Beklagten auf Null reduziert; bei der Auswahl des einzusetzenden Mittels verbleibe ihr ein Ermessensspielraum.

Gegen das Urteil haben die Kläger und die Beklagte Berufung eingelegt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Obergerverwaltungsgericht die erstinstanzliche Entscheidung dahin abgeändert, dass eine erneute Entscheidung über die Anträge der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Obergerverwaltungsgerichts zu erfolgen habe; im Übrigen hat es die Berufungen zurückgewiesen. Zur Begründung wird ausgeführt:

Die Sachanträge der Kläger seien nur teilweise zulässig. Der auf Aufhebung der ablehnenden Bescheide gerichtete Klageantrag zu 1. sei zulässig, soweit die Beklagte ein Einschreiten durch Realakt abgelehnt habe. Soweit sich der Antrag gegen die Ablehnung von Verwaltungsakten richte, habe er keine eigenständige Bedeutung; das Aufhebungsbegehren sei im Verpflichtungsbegehren der Klageanträge zu 2. und 3. enthalten. Der Verpflichtungs- und Leistungsantrag zu 2. sei nicht hinreichend bestimmt und daher unzulässig. Zulässig sei die Klage, soweit die Kläger mit ihrem Klageantrag zu 3. eine Neubescheidung verlangten. Sie seien auch klagebefugt (§ 42 Abs. 2 VwGO). Es erscheine möglich, dass sie ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde gegen das aufgesetzte Gehwegparken verlangen könnten. Als grundsätzlich zur Abhilfe geeignete und auch individualschützende Normen kämen § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Satz 1 StVO sowie Vorschriften des Landesrechts, jeweils in Verbindung mit § 12 Abs. 4 und 4a StVO in Betracht. Auf der Grundlage dieser Vorschriften hätten die Kläger einen Anspruch auf erneute, nun ermessensfehlerfreie Entscheidung über ihre Anträge auf ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde in den streitgegenständlichen Straßen. Nach § 44 Abs. 1 StVO sei die Straßenverkehrsbehörde für ein ordnungsbehördliches Einschreiten gegen das verbotene Gehwegparken auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 StVO und des bremischen Landesrechts zuständig. Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 und 9 StVO lägen vor. Das Gehwegparken in den drei Straßen verstoße gegen das Verbot aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO, Gehwege ohne spezielle Erlaubnis zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen. § 45 Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO stünden der Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen nicht entgegen. Dafür komme ein einseitiges absolutes oder eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 283 oder 286) in Betracht. Es sei hinreichend wahrscheinlich, dass ein solches Verbot beachtet und damit das aufgesetzte Parken unterbunden werde. Mildere Möglichkeiten einer Anordnung zum Freihalten der Gehwege, die im Ergebnis nicht den Effekt eines einseitigen Haltverbots hätten, seien nicht ersichtlich. Eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit liege ebenfalls vor. Es sei damit zu rechnen, dass auch in Zukunft flächendeckend verbotswidrig geparkt werde. Zur Durchsetzung des gesetzlichen Parkverbots könne die Straßenverkehrsbehörde individuelle Wegfahrgebote erlassen. Auch Abschleppmaßnahmen könnten veranlasst werden. Die genannten Vorschriften könnten in Verbindung mit dem gesetzlichen Gehwegparkverbot einen individuellen Anspruch auf ein Einschreiten der Beklagten begründen, soweit die Nutzbarkeit der Gehwege durch das Parken in

unzumutbarer Weise beeinträchtigt werde. Grundsätzlich seien die Normen des Straßenverkehrsrechts auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet. Doch könne der Einzelne einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein verkehrsregelndes Einschreiten haben, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich geschützten Individualinteressen, insbesondere seiner Gesundheit oder seines Eigentums, in Betracht komme. Eine Beeinträchtigung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit sei hier allerdings nicht ersichtlich. Zum Schutzgut der öffentlichen Sicherheit gehöre im Vorfeld der Grundrechte aber auch der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß überstiegen. § 12 Abs. 4 und 4a StVO zielten auch auf den Schutz der Kläger als Straßenanlieger vor unzumutbaren Verkehrseinwirkungen durch das verbotswidrige Parken. Das Gehwegparkverbot diene erkennbar den Interessen der Gehwegbenutzer. Sein individualschützender Gehalt sei auf den Schutz vor unzumutbaren Beeinträchtigungen beschränkt. Wie bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, der dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen diene, genügten bloße Belästigungen nicht. Eine unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung des Gehwegs sei nicht bereits anzunehmen, wenn dort überhaupt verbotswidrig geparkt werde. Sie trete aber auch nicht erst ein, wenn Fußgänger den Gehweg nicht mehr nutzen könnten. Ein schmaler Engpass, den Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollator oder Kinderwagen nur mit Mühe und Not passieren könnten, genüge nicht; ein problemloser Begegnungsverkehr müsse möglich bleiben. Von Bedeutung könne auch sein, über welche Gehweglänge Autos geparkt seien. Es müsse sich um einen dauerhaften Zustand handeln; die Betroffenen müssten unausweichlich und hinreichend häufig mit der Situation konfrontiert sein. In den drei Straßen verblieben durch das aufgesetzte Parken auf annähernd der gesamten Gehweglänge nur noch Restgehwegbreiten von zum Teil deutlich weniger als 1,50 m. Dadurch sei ein Begegnungsverkehr dort nicht mehr möglich. Als Anwohner bzw. regelmäßige Besucher seien die Kläger unausweichlich und hinreichend häufig mit dieser Verkehrssituation konfrontiert. Danach seien sie von einer unzumutbaren Funktionsbeeinträchtigung der Gehwege betroffen. Die Ermessensentscheidung der Beklagten sei fehlerhaft. Sie sei zu Unrecht davon ausgegangen, die Straßenverkehrsbehörde sei nicht auch für Maßnahmen nach Landesrecht zuständig. In Bezug auf Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 StVO habe die Beklagte zwar erkannt, dass eine Ermessensentscheidung zu treffen sei, doch habe ihre Entscheidung auf unzureichenden Erwägungen beruht. Derzeit sei sie aber nicht zu einem unmittelbaren Einschreiten verpflichtet. Im Straßenverkehrsrecht habe der Einzelne grundsätzlich nur einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung begrenzten Anspruch auf den Schutz seiner Individualinteressen. Nur in Ausnahmefällen sei das Ermessen auf Null reduziert. Im vorliegenden Fall sei zu berücksichtigen, dass eine eingeschränkte Nutzbarkeit der Gehwege verbleibe. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts führten allein die Dauer und Häufigkeit der Verstöße nicht zu einer Ermessensreduzierung auf Null. In Bremen sei das Gehwegparken insbesondere in den innerstädtischen Lagen weit verbreitet und über Jahrzehnte weitestgehend geduldet worden. Die Ressourcen der Straßenverkehrsbehörde seien begrenzt. Vor diesem Hintergrund sei es nicht zu beanstanden, wenn die Beklagte zunächst den Problemdruck in den am stärksten betroffenen Quartieren zu ermitteln und ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen umzusetzen gedenke. Soweit sie plane, die Straßen mit besonders geringen Restgehwegbreiten zu priorisieren, sei dagegen im Ausgangspunkt nichts einzuwenden. Allerdings werde der Gesichtspunkt eines allgemeinen und planvollen Vorgehens umso mehr an Bedeutung verlieren, wie es nicht zu einer Umsetzung oder zu längeren Verzögerungen komme. Zudem werde sich die Beklagte angesichts der Bandbreite möglicher Maßnahmen nur mit erhöhtem Begründungsaufwand darauf zurückziehen können,

in den drei Straßen überhaupt nicht tätig zu werden. Setze sie Mittel nicht ein, die – wie die Anordnung eines einseitigen Haltverbots – mit einem überschaubaren (Personal-)Aufwand durchführbar seien, werde das einer besonders tragfähigen Begründung bedürfen.

Zur Begründung ihrer Revision machen die Kläger geltend: Das Berufungsgericht habe ihren Klageantrag zu 2. zu Unrecht als zu unbestimmt und daher unzulässig angesehen. Bei seiner Annahme, das rechtswidrige Gehwegparken führe zu keiner Gefährdung von Leben und körperlicher Unversehrtheit, habe es aktenwidrig übergangen, dass die verbleibenden Gehwegbreiten an den Tagen der Müllabfuhr mit Mülltonnen zugestellt würden; deshalb müssten die Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen. Dazu hätten sie Lichtbilder vorgelegt. Die verbleibende Gehwegbreite genüge regelmäßig nicht, um dort mit zwei Einkaufstaschen oder einem Kind an der Hand zu gehen. Auch für Rollstuhlfahrer sei es zu eng. Wegen der parkenden Fahrzeuge seien die in den Gehwegen liegenden Schächte für Gas- und Wasseranschlüsse regelmäßig nicht mehr zugänglich. Die verbleibende Fahrbahn sei für Feuerwehr- und Hubrettungssowie Müllfahrzeuge zu schmal. Die Feuerwehrleute könnten nicht mehr an die seitlich an ihren Fahrzeugen angebrachten Gerätschaften gelangen; es verbleibe auch keine hinreichende Aufstellfläche für Hubrettungsfahrzeuge. Die Schaffung eines Schutzraums auf den Gehwegen durch die Straßenverkehrs-Ordnung begründe für jeden Gehwegbenutzer ein durch Art. 2 Abs. 1 GG geschütztes Individualinteresse an dessen Aufrechterhaltung. Der individualschützende Gehalt könne nicht auf den Schutz vor unzumutbaren Beeinträchtigungen oder auf bestimmte Gehwegbreiten beschränkt werden. Das Berufungsgericht blende die weiteren Gehwegfunktionen wie Sport, Spiel, Aufenthalt und Kommunikation aus, wenn es für den drittschützenden Bereich eine Gehwegbreite von 1,50 m zugrunde lege. Technische Regelwerke sähen eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m vor. Sie – die Kläger – würden durch den Verstoß gegen die drittschützende Regelung des Gehwegparkverbots in ihren Rechten verletzt. Das Entschließungsermessen der Beklagten sei deshalb auf Null reduziert. Dem könne das Berufungsgericht nicht das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 Abs. 1 GG entgegenhalten. Auch das Argument mangelnder Ressourcen sei nicht tragfähig. Ein stadtweites Konzept gebe es bislang nicht. Die seit Jahrzehnten mangelhafte Rechtsdurchsetzung dürfe ihrem Anspruch auf Durchsetzung ihrer subjektiven Rechte nicht entgegengehalten werden. Auf eine Verletzung ihres Anspruchs auf Gleichbehandlung könnten sich Gehwegparker nicht berufen, da dieses Parken verboten sei. Fehle ein Eingriffskonzept, genüge ein willkürfreies Handeln der Beklagten. Entgegen ihrem Klageantrag zu 3. habe das Berufungsgericht der Beklagten weder eine Entscheidungsfrist gesetzt noch ihr Evaluierungs- und Nachbesserungspflichten auferlegt.

Die Beklagte hat ebenfalls Revision eingelegt und trägt zur Begründung vor: Die Klageanträge seien teilweise unzulässig. Der als isolierter Anfechtungsantrag gestellte Antrag zu 1. ergebe erst in Verbindung mit einem Verpflichtungsantrag Sinn. Der Verpflichtungs- und Leistungsantrag zu 2. sei zu unbestimmt. Zulässig sei danach allein der Bescheidungsantrag zu 3. Die Kläger seien nicht oder jedenfalls nur teilweise klagebefugt. § 12 Abs. 4 und 4a StVO sei nicht drittschützend. Die Kläger zu 3. und 4. wohnten nicht mehr in der B. Straße. Vor den Grundstücken der Kläger könne schon aus tatsächlichen Gründen nicht auf den Gehwegen geparkt werden. Nicht klagebefugt seien sie auch, soweit sie ein Einschreiten auf der gesamten Länge „ihrer“ Straßen begehrten. Jedenfalls seien die Klagen unbegründet. Das Berufungsgericht habe § 12 Abs. 4 und 4a StVO zu Unrecht für drittschützend gehalten. In der Rechtsprechung sei Drittschutz bei straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften bislang nur hinsichtlich des Schutzes von Gesundheit oder Eigentum anerkannt worden. Solche

Beeinträchtigungen lägen hier nicht vor, auch das Vorfeld dieser Grundrechte sei nicht betroffen. Vielmehr gehe es um die Nutzbarkeit der Gehwege als Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur durch die Fußgänger. § 12 Abs. 4 und 4a StVO diene wie die anderen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts ausschließlich dem Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dass die Regelung die Fußgänger begünstige, genüge nicht für die Annahme von Drittschutz, denn der Kreis der Fußgänger sei nicht hinreichend begrenzt. Die Kriterien des Oberverwaltungsgerichts für die Annahme einer qualifizierten und individualisierten Beeinträchtigung seien unklar. Folge man dem Berufungsgericht, müsse sie sich auf eine Vielzahl von Anträgen einstellen und diese bescheiden. Das binde Personal, das für ein systematisches Vorgehen gegen das unzulässige Gehwegparken nicht mehr zur Verfügung stehe. Ein Konzept zum Vorgehen gegen das Gehwegparken sei in Bremen seit 2020/21 in Arbeit; es gehe aktuell in die Umsetzung. Die Kläger würden durch das Gehwegparken zudem nicht erheblich beeinträchtigt. In ihren Grundrechten auf Leben, Gesundheit und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) oder in ihrem durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentum seien sie unstreitig nicht betroffen. Dass das Berufungsgericht die Individualrechtsschutz auslösende Schwelle zu einer unzumutbaren Verkehrseinwirkung an einer Restgehwegbreite von 1,50 m festmache, überzeuge nicht. Unterstelle man eine drittschützende Wirkung von § 12 Abs. 4 und 4a StVO, seien weder das Entschließungs- noch das Auswahlermessen auf Null reduziert.

Die Vertreterin des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht trägt in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr vor: Ein genereller Drittschutz der Straßenverkehrs-Ordnung und von § 12 Abs. 4 und 4a StVO sei nicht anzuerkennen. Die Regelungen zielten darauf ab, im Interesse der Allgemeinheit die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Das stehe bei § 12 Abs. 4 und 4a StVO der Annahme partiellen Drittschutzes in engen Grenzen aber nicht zwingend entgegen. § 12 StVO ziele darauf, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, und solle einen Ausgleich zwischen den Interessen des Fahrzeug- und des Fußgängerverkehrs herbeiführen. Die Fußgänger seien mit Blick auf die in § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO statuierte Gehwegbenutzungspflicht und ihre hohe Vulnerabilität besonders darauf angewiesen, dass die ihnen zugewiesene Verkehrsfläche sicher passierbar bleibe. Dass der Ordnungsgeber die Fußgänger als besonders schutzwürdig ansehe, zeige sich auch daran, dass er § 12 Abs. 4 und 4a StVO als repressives Verbot mit Befreiungsvorbehalt ausgestaltet habe. Dasselbe sei den Erläuterungen in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zur Gestattung des Gehwegparkens (Zeichen 315) zu entnehmen. Individualrechtsschutz könne danach nur in Einzelfällen gewährt werden. Dafür sei kein kompletter Funktionsverlust des Gehwegs erforderlich. Andererseits genüge aber auch nicht, dass überhaupt verbotswidrig auf dem Gehweg geparkt werde. Werde eine Teilhabe am Begegnungsverkehr auf dem Gehweg faktisch unmöglich gemacht, werde die Funktion des Gehwegs unzumutbar beeinträchtigt. Der Ordnungsgeber habe eine solche, nicht nur vorübergehende Funktionsbeeinträchtigung durch § 12 Abs. 4 und 4a StVO zumindest auch verhindern wollen. Besonders betroffen vom Gehwegparken seien häufig die Anwohner. Entscheidend sei, inwieweit der Schutz eigener individueller Interessen erstrebt werde. Es reiche nicht, sich zum Sachwalter Dritter oder der Allgemeinheit zu machen.

II.

Die Revision der Beklagten ist begründet, soweit das angefochtene Urteil die Beklagte verpflichtet, über die Anträge der Kläger auf Einschreiten gegen das Gehwegparken neu zu entscheiden unter Beachtung der Rechtsauffassung, der Anspruch erstrecke sich nicht nur auf die Straßenseite ihrer Grundstücke in den Abschnitten der streitgegenständlichen Straßen bis zur Einmündung der nächsten Querstraße, sondern auf die streitgegenständlichen Straßen insgesamt. Im Übrigen sind die Revision der Beklagten und die Revisionen der Kläger unbegründet.

1. Die Klagen sind mit allen Anträgen zulässig.

a) Für den auf Aufhebung der ablehnenden Bescheide gerichteten Klageantrag zu 1. fehlt den Klägern nicht das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis. Soweit die Beklagte ein Einschreiten gegen das Gehwegparken durch Realakte abgelehnt hat, besteht ein solches Bedürfnis, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, weil sonst die Bescheide unanfechtbar würden und den Klägern entgegengehalten werden könnten.

Soweit die Beklagte in den angefochtenen Bescheiden den Erlass von Verwaltungsakten abgelehnt hat, wiederholt der Aufhebungsantrag das bereits im Verpflichtungsbegehren (Klageantrag zu 2.) enthaltene Klageziel. Eine solche Wiederholung ist entgegen der Auffassung der Kläger nicht erforderlich, sie führt aber auch nicht zu einer teilweisen Klageabweisung. Ob der Aufhebungsantrag isoliert zulässig wäre, kann offen bleiben, denn die Kläger haben den Antrag nicht allein, sondern zusammen mit dem unbedingten Verpflichtungsbegehren gestellt.

b) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts (UA S. 12 ff.) ist auch der Klageantrag zu 2. zulässig. Er ist hinreichend bestimmt. Mit diesem Antrag wollen die Kläger die Verpflichtung bzw. Verurteilung der Beklagten erreichen, innerhalb von drei Monaten Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, das regelmäßige Gehwegparken in der M.-straße, der B. Straße und der T. Straße zu unterbinden, die Wirksamkeit der Maßnahmen nach drei Monaten zu evaluieren, bei unzureichender Wirkung innerhalb von zwei Monaten weitere Maßnahmen zu ergreifen und in diesem Turnus fortzufahren, bis das Ziel, das regelmäßige Parken auf den Gehwegen in den genannten Straßen zu unterbinden, erreicht ist. Mit Blick auf das Auswahlermessen, das der Beklagten auch nach Auffassung der Kläger in Bezug auf die Maßnahmen zusteht, ist es nicht zu beanstanden, dass sie sich darauf beschränken, den Erlass „geeigneter“ Maßnahmen zu fordern (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. September 2013 – 7 C 21.12 – NVwZ 2014, 64 Rn. 55).

Ebenso wenig fehlt dem Antrag die erforderliche Bestimmtheit, soweit die Kläger von der Beklagten ein Einschreiten gegen das „regelmäßige“ Gehwegparken in den genannten Straßen begehren. Aus ihrem Vortrag ergibt sich, dass mit „regelmäßig“ das seit Jahren in den genannten Straßen auf beiden Straßenseiten nahezu durchgehend stattfindende aufgesetzte Parken auf den Gehwegen gemeint ist, auf das auch im Tatbestand des Berufungsurteils abgestellt wird (UA S. 2).

Dass der Antrag zu nicht lösbaren Problemen bei der Vollstreckung eines stattgebenden Urteils führen würde, kann der Senat nicht erkennen. Für den Neubescheidungsantrag (Klageantrag zu 3.) muss das neu zu bescheidende Begehren im Übrigen ebenfalls hinreichend bestimmt sein.

c) Ohne Verstoß gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO) hat das Berufungsgericht angenommen, dass die Kläger klagebefugt sind (§ 42 Abs. 2 VwGO).

aa) Die nach § 42 Abs. 2 VwGO – für Leistungsbegehren in analoger Anwendung – erforderliche Klagebefugnis besteht, wenn die Verletzung eigener Rechte auf der Grundlage des Klagevorbringens möglich erscheint. Diese Möglichkeit fehlt, wenn offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise subjektive Rechte des Klägers verletzt sein könnten (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Mai 1996 – 1 C 10.95 – BVerwGE 101, 157 [159] m. w. N.).

Das ist hier nicht der Fall. Das Berufungsgericht hat ohne Bundesrechtsverstoß angenommen, § 45 Abs. 1 StVO und Vorschriften des Bremer Landesrechts, jeweils in Verbindung mit § 12 Abs. 4 und 4a StVO, begründeten möglicherweise ein subjektives Recht der Kläger auf Einschreiten der Beklagten gegen das Gehwegparken. Die Frage, ob und gegebenenfalls zu wessen Gunsten und in welchem Umfang § 12 Abs. 4 und 4a StVO Drittschutz vermittelt, ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bislang nicht geklärt (vgl. zu diesem Kriterium BVerwG, Urteil vom 7. Mai 1996 – 1 C 10.95 – BVerwGE 101, 157 [159]).

Dem Einwand der Beklagten, die Klagebefugnis sei schon deshalb zu verneinen, weil unmittelbar vor den Grundstücken der Kläger aus tatsächlichen Gründen nicht auf den Gehwegen geparkt werden könne, hat das Oberverwaltungsgericht zu Recht entgegengehalten, dass sich der Klageanspruch nicht auf diesen Abschnitt des Gehwegs beschränke, die Kläger vielmehr ein Einschreiten auf den Gehwegen in voller Länge und Breite beehrten (UA S. 17 f.). Wie weit ein möglicher Drittschutz des Gehwegparkverbots aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO in räumlicher Hinsicht reicht, ist in der Rechtsprechung ebenfalls nicht geklärt.

bb) Zur Begründung ihrer Klagebefugnis können sich die Kläger – wie das Berufungsgericht ebenfalls ohne Bundesrechtsverstoß angenommen hat – dagegen nicht auf § 2 Abs. 1 StVO stützen, der bestimmt, dass Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen müssen. Diese Regelung bezieht sich allein auf den fließenden Verkehr, nicht aber auf das Halten und Parken auf Gehwegen. § 12 Abs. 4 StVO ist für das Halten und Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen die speziellere und damit den § 2 Abs. 1 StVO verdrängende Regelung (BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1992 – 3 C 3.90 – BVerwGE 90, 189 [190]).

d) Die Klagen begegnen – wie das Oberverwaltungsgericht ohne Bundesrechtsverstoß angenommen hat (UA S. 18) – ebenfalls keinen Zulässigkeitsbedenken, soweit die Anträge auf die Verhinderung künftigen verbotenen Gehwegparkens gerichtet sind. Im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Eingriffsermächtigung des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO geht es um Maßnahmen der Gefahrenabwehr und damit um die Abwehr künftiger Beeinträchtigungen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs.

2. Das angefochtene Urteil beruht nicht auf einer Verletzung von Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO), soweit es die begehrte Verpflichtung bzw. Verurteilung der Beklagten ablehnt, in den streitgegenständlichen Straßen Maßnahmen gegen das Gehwegparken zu ergreifen. Das Oberverwaltungsgericht hat den Klägern in Übereinstimmung mit Bundesrecht dem Grunde nach einen Anspruch gegen die Beklagte auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein Einschreiten gegen das Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen zuerkannt;

seine Annahme, das Ermessen der Beklagten sei nicht in der Weise auf Null reduziert, dass sie derzeit in den streitgegenständlichen Straßen Maßnahmen ergreifen müsse, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden (3. – 5.). Das angefochtene Urteil ist – mit der nachfolgenden Einschränkung – mit Bundesrecht auch vereinbar, soweit es die Beklagte unter Aufhebung der entgegenstehenden Bescheide verpflichtet, über das Begehren der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts erneut zu entscheiden (6.). Seine Rechtsauffassung, der Anspruch eines Anwohners auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen gegen unerlaubtes Parken auf dem Gehweg erstrecke sich grundsätzlich nicht nur auf „seine“ Straßenseite im Straßenabschnitt bis zur Einmündung der nächsten Querstraße, sondern auf die Straße insgesamt, ist mit Bundesrecht nicht vereinbar; insoweit hat die Beklagte unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts neu zu entscheiden (7.).

3. Die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten ist, soweit es um Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen geht, auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 und 9 StVO und, soweit es um andere geeignete Maßnahmen geht, nach der insoweit maßgebenden Auslegung durch das Oberverwaltungsgericht (§ 173 Satz 1 VwGO i. V. m. § 560 ZPO) auf der Grundlage des bremischen Landesrechts jeweils in Verbindung mit § 12 Abs. 4 und 4a StVO befugt, gegen das Parken auf den Gehwegen der streitgegenständlichen Straßen einzuschreiten.

a) Das Parken ist auf den streitgegenständlichen Gehwegen verboten. Nach § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO ist zum Parken der rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Daraus folgt in Verbindung mit § 12 Abs. 4a StVO, der eine Erlaubnis für das Parken auf Gehwegen voraussetzt, dass auf Gehwegen nicht geparkt werden darf, soweit das nicht im Einzelfall durch Zeichen 315 (lfd. Nr. 10 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) oder durch eine Parkflächenmarkierung (lfd. Nr. 74 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) erlaubt wurde (ebenso Figgner, in: Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, § 12 Rn. 57 m. w. N.; Hölting, NZV 2022, 220). Nach den unstreitigen Feststellungen des Berufungsgerichts (UA S. 2) ist das Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen weder durch Verkehrszeichen noch durch Parkflächenmarkierungen erlaubt. Der Umstand, dass die Beklagte – wie das Berufungsgericht festgestellt hat – das Gehwegparken seit Jahren duldet, ändert nichts an dessen Verbotswidrigkeit; ein „Gewohnheitsrecht“ auf Gehwegparken wird dadurch nicht begründet.

b) Die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten ist gemäß § 44 Abs. 1 StVO für das von den Klägern begehrte Einschreiten gegen das verbotene Gehwegparken sachlich zuständig. Nach dieser Bestimmung sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig zur Ausführung dieser Verordnung, soweit nichts Anderes bestimmt ist. Um die Ausführung der Straßenverkehrs-Ordnung im Sinne dieser Regelung geht es auch, wenn sich nur das durchzusetzende Ver- oder Gebot aus der Straßenverkehrs-Ordnung ergibt, nicht aber die für ein behördliches Einschreiten heranzuziehende Ermächtigungsgrundlage (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Oktober 2015 – 3 C 15.14 – BVerwGE 153, 140 Rn. 24). Zuständig ist die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten danach nicht nur, soweit zur Verhinderung des nach § 12 Abs. 4 und 4a StVO verbotenen Parkens Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO, sondern auch, soweit Maßnahmen nach Bremischem Landesrecht in Betracht kommen.

c) Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen sind die tatbestandlichen Voraussetzungen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO für das Anordnen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen erfüllt.

aa) Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde zur Unterbindung verbotenen Gehwegparkens, namentlich die vom Berufungsgericht (UA S. 22 f.) in Betracht gezogene Anordnung eines einseitigen Haltverbots (Zeichen 283), das nach den Erläuterungen in der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO zwar nur für die Fahrbahn gilt, hier aber jedenfalls faktisch das Parken auf dem Gehweg verhindern würde, zielen im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auf eine Beschränkung oder ein Verbot der Benutzung bestimmter Straßen.

Sie wären durch Gründe der „Sicherheit des Verkehrs“ im Sinne dieser Regelung gerechtfertigt. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts wird – insoweit unstreitig – durch das aufgesetzte Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen seit Jahren gegen das dort bestehende Verbot verstoßen. Das verbotswidrige Parken begründet gemäß § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO zudem eine Ordnungswidrigkeit.

Betroffen ist die „Sicherheit des Verkehrs“ im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nicht erst, wenn der Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift zu einer Gefährdung von Leib und Leben oder Eigentum führt, was hier nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts nicht der Fall ist. Es genügt, wenn – wie hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts (UA S. 21) – davon auszugehen ist, dass es auch in Zukunft zu den Verstößen kommen wird.

Verbotenes Gehwegparken verletzt darüber hinaus auch die „Ordnung des Verkehrs“ im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Die auf den Gehwegen verbotswidrig abgestellten Fahrzeuge nehmen einen Verkehrsraum in Anspruch, der gemäß § 12 Abs. 4 und 4a StVO i. V. m § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO namentlich den Fußgängern zur Nutzung zugewiesen ist.

bb) Ebenso wenig ist revisionsrechtlich etwas gegen die Annahme des Berufungsgerichts zu erinnern (UA S. 21 f.), die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO lägen vor. Nach dieser Vorschrift sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Nach der Verordnungsbegründung (VkB1. 1997, 690; abgedruckt auch bei König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 45 StVO Rn. 5) verpflichtet § 45 Abs. 9 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verkehrsregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen. Nach den unstreitigen Feststellungen des Berufungsgerichts wird in den streitgegenständlichen Straßen seit Jahren gegen das Gehwegparkverbot aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO verstoßen. Seine Annahme, dass allein die Straßenverkehrs-Ordnung auch künftig voraussichtlich nicht zu einem ordnungsgemäßen Parken führen wird (vgl. dazu

BVerwG, Urteil vom 24. Januar 2019 – 3 C 7.17 – BVerwGE 164, 253 Rn. 14), ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

cc) Nicht anwendbar ist hier entgegen der Auffassung der Beklagten § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Nach dieser Vorschrift dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das Einschreiten, das die Kläger von der Beklagten fordern, zielt nicht – wie diese Bestimmung voraussetzt – auf eine Beschränkung oder ein Verbot des fließenden Verkehrs. Auf den ruhenden Verkehr ist § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auch nicht deshalb zu erstrecken, weil die Vorschrift die Anordnungsvoraussetzungen nicht abschließend, sondern nur „insbesondere“ regelt (so VG Stade, Urteil vom 4. Juni 2014 – 1 A 2664/12 – juris Rn. 24). § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erfasst aus dem größeren Kreis der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Satz 1 „insbesondere Beschränkungen und Verbote“, aber nur des fließenden und nicht des ruhenden Verkehrs; die Beschränkung auf den fließenden Verkehr ist abschließend (vgl. Will, in: BeckOK StVR, § 45 StVO Rn. 384 m. w. N.; Klinger/Riehl, ZUR 2024, 259 [265]).

d) Die tatbestandlichen Voraussetzungen für nach Landesrecht mögliche andere Maßnahmen zur Verhinderung des Gehwegparkens wie der Erlass von Wegfahrgeboten oder Abschleppanordnungen liegen nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ebenfalls vor (UA S. 23 – 25).

e) Es ist – wie das Berufungsgericht annimmt (UA S. 22 f.) – nicht zu erkennen, dass die Beklagte diese Maßnahmen nicht so ausgestalten könnte, dass sie auch den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes genügen.

4. Die Kläger haben nach den genannten Vorschriften innerhalb noch darzulegender räumlicher Grenzen einen Anspruch gegen die Beklagte auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über das Ergreifen von Maßnahmen gegen das verbotswidrige Parken auf den Gehwegen in den streitgegenständlichen Straßen. Davon ist das Oberverwaltungsgericht in Übereinstimmung mit Bundesrecht ausgegangen.

a) Subjektive Rechte lassen sich im Grundsatz nur aus Rechtsvorschriften ableiten, die das individuell geschützte private Interesse, die Art seiner Verletzung und den Kreis der unmittelbar geschützten Personen hinreichend deutlich klarstellen und abgrenzen. Drittschutz wird gewährt, wenn in qualifizierter und zugleich individualisierter Weise auf schutzwürdige Interessen eines erkennbar abgegrenzten Kreises Dritter Rücksicht zu nehmen ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 25. Februar 1977 – 4 C 22.75 – BVerwGE 52, 122 [131], vom 18. Dezember 2014 – 4 C 36.13 – BVerwGE 151, 138 Rn. 40 und vom 28. März 2019 – 5 CN 1.18 – NVwZ 2019, 1685 Rn. 19). Die Norm muss den abgegrenzten Kreis der geschützten Personen nicht ausdrücklich benennen; sie muss auch nicht in ihrer vollen Reichweite dem Schutz individueller Interessen dienen (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. September 1986 – 4 C 8.84 – Buchholz 406.19 Nachbarschutz Nr. 71 – juris Rn. 12). Es genügt, wenn sich aus individualisierenden Tatbestandsmerkmalen der Norm ein Personenkreis entnehmen lässt, der sich hinreichend von der Allgemeinheit unterscheidet (vgl. BVerwG, Urteile vom 19. September 1986 a. a. O. und vom 28. November 2007 – 6 C 42.06 – BVerwGE 130, 39 Rn. 11). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die räumliche Abgrenzung des Personenkreises als

praktisch nicht normierbar erweisen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 19. September 1986 a. a. O.).

b) Dem Wortlaut, der Systematik und der Entstehungsgeschichte von § 12 Abs. 4 und 4a StVO lassen sich keine Hinweise darauf entnehmen, ob und gegebenenfalls inwieweit der Verordnungsgeber dem grundsätzlichen Verbot des Gehwegparkens eine drittschützende Wirkung beilegen wollte.

Eine in Teilen drittschützende Wirkung ergibt sich jedoch aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift. Sie dient zunächst der Ordnung des Verkehrs. Das aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO folgende grundsätzliche Verbot des Gehwegparkens ergänzt für den ruhenden Verkehr die Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr: Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen (§ 2 Abs. 1 Satz 1 StVO); wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVO; vgl. auch § 2 Abs. 5 StVO zu Kindern mit Fahrrädern). Für den fließenden Verkehr sind die Fahrbahnen den Fahrzeugen, die Gehwege den Fußgängern zur hauptsächlichen Nutzung zugewiesen. Parken dürfen Fahrzeuge auf Gehwegen nur, soweit das durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubt ist (§ 12 Abs. 4 und 4a StVO). Diese Aufteilung des öffentlichen Straßenraums dient dem Interesse der Allgemeinheit an einer sicheren und leichten Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer. Das Verbot, auf dem Gehweg zu parken, wo nicht ausdrücklich erlaubt, schützt allerdings in erster Linie die Fußgänger und andere berechnigte Gehwegbenutzer. Sie können die Gehwege – wie vorgeschrieben oder jedenfalls erlaubt – nur benutzen, soweit dort nicht Fahrzeuge parken. § 12 Abs. 4 und 4a StVO soll gerade sie vor einem Parken auf Gehwegen schützen, soweit dies nicht nach Abwägung mit ihren Interessen erlaubt wurde. Für ein subjektives Recht aller Gehwegbenutzer genügt das jedoch nicht. Sie sind nicht – wie insoweit erforderlich – ein von der Allgemeinheit abgegrenzter Kreis von Personen mit individuell geschützten Interessen an einer ungehinderten Gehwegnutzung, sondern Teil der Allgemeinheit.

aa) Das aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO folgende Verbot des Gehwegparkens schützt nicht nur das Interesse der Gehwegbenutzer als Teil der Allgemeinheit, sondern – räumlich begrenzt – auch das individuelle Interesse der Anwohner an einer bestimmungsgemäßen Benutzung des Gehwegs, ohne dabei durch parkende Fahrzeuge erheblich beeinträchtigt zu werden. Insoweit konkretisiert das Verbot die Grundregel des Straßenverkehrs in § 1 Abs. 1 StVO. Nach dieser Vorschrift erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme. Anwohner sind ein erkennbar abgegrenzter Kreis Dritter. Sie sind auf die Nutzung des vor ihrem Grundstück verlaufenden Gehwegs in besonderer Weise angewiesen. Die Lage des von ihnen bewohnten Grundstücks unterscheidet sie von der Allgemeinheit. Dass sie in besonderer Weise betroffen sind, ist ohne Weiteres erkennbar.

Sämtliche Kläger sind Anwohner in diesem Sinne. Die Kläger zu 3 und 4 wohnen zwar nicht mehr in der B. Straße 8, sie sind aber weiterhin Eigentümer des Grundstücks. Als Eigentümer sind auch sie für die Nutzung ihres Grundstücks in besonderer Weise auf den Gehweg angewiesen und von der Allgemeinheit unterschieden.

bb) Rücksichtnahme auf die Interessen der Anwohner ist in der erforderlichen qualifizierten Weise nur geboten, wenn die verbotswidrig geparkten Fahrzeuge die Nutzbarkeit des Gehwegs, insbesondere nach Ausmaß und Dauer, erheblich beeinträchtigen. Aus dem Umstand, dass § 12 Abs. 4 und 4a StVO das nicht durch Verkehrszeichen oder Markierung

erlaubte Parken auf der gesamten Breite des Gehwegs und auch nur für kurze Dauer verbietet, folgt nichts Anderes. Das Verbot ist nicht insgesamt eine Konkretisierung des Gebots der Rücksichtnahme; auf die individuellen Interessen der Anwohner ist nur Rücksicht zu nehmen, wenn die Benutzbarkeit des Gehwegs erheblich und damit in qualifizierter Weise beeinträchtigt wird. Soweit das nicht der Fall ist, dient das Verbot allein der Ordnung des Verkehrs. Rücksichtnahme auf die Interessen der Anwohner ist andererseits nicht erst geboten, wenn die Benutzung des Gehwegs nicht mehr möglich oder nicht mehr zumutbar ist. Das Gebot der Rücksichtnahme soll einen angemessenen Interessenausgleich gewährleisten (vgl. für das Baurecht BVerwG, Urteil vom 14. Januar 1993 – 4 C 19.90 – Buchholz 406.11 § 34 BauGB Nr. 155 – juris Rn. 20). Bei unzumutbaren – im Sinne von nicht mehr hinnehmbaren – Beeinträchtigungen bleibt für einen Interessenausgleich und das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung über ein Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken wenig Raum. Individuelle Rücksichtnahme und damit Drittschutz ist vor Erreichen dieser Schwelle geboten. Aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 – (BVerwGE 74, 234) zum Schutz von Anliegern vor Lärm auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ergibt sich im Ergebnis nichts Anderes. Danach kann der Einzelne einen – auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten – Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten haben bei Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß überschreiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234 [236]). Hierfür genügen – so das damalige Urteil – Lärmbeeinträchtigungen, die jenseits dessen lägen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden müsse; auch bei derartigen erheblichen Beeinträchtigungen dürfe die Behörde von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheine (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 a. a. O. S. 239 f.). Anhaltspunkte dafür, dass das damalige Urteil Drittschutz zugunsten der Anwohner im Ergebnis erst bei schwereren als den vom Senat als ausreichend erachteten erheblichen Beeinträchtigungen eröffnet hat, sind nicht ersichtlich. Gleiches gilt, soweit das Oberverwaltungsgericht im Anschluss an die genannte Rechtsprechung Drittschutz zugunsten der Anwohner erst eröffnet, wenn die Beeinträchtigung das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigt (UA S. 25, 28 f.); das Oberverwaltungsgericht hat die maßgebliche Schwelle erheblicher Beeinträchtigungen lediglich terminologisch anders bezeichnet.

Ob Beeinträchtigungen der Gehwegbenutzung durch verbotswidrig geparkte Fahrzeuge erheblich sind, hängt von den Umständen des konkreten Einzelfalls ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234 [S. 239 f.]). Von Bedeutung sind u. a. die verbleibende Gehwegbreite, die Länge der Verengung, das Verhältnis der verbotswidrig in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten sowie die Dauer der Beeinträchtigungen. Zu Recht hat das Oberverwaltungsgericht auch die Folgen des verbotswidrigen Parkens für Personen im Rollstuhl und mit Kinderwagen in den Blick genommen; Personen mit einem Kind an der Hand sind ebenfalls zu betrachten. Anwohner haben unabhängig davon, ob sie zu diesem Personenkreis gehören, ein schutzwürdiges eigenes Interesse, diesen Personen bei der Benutzung des Gehwegs begegnen zu können; für Eigentümer von Wohngrundstücken gilt nichts Anderes. Insbesondere bei Begegnungen sind allerdings Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Eine Restgehwegbreite – etwa von 1,50 m –, deren Unterschreiten zwingend oder auch nur in der Regel zu einer erheblichen Beeinträchtigung führt, lässt sich nicht angeben. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.

Davon ist auch das Oberverwaltungsgericht ausgegangen (UA S. 29 f.). Nach seinen tatsächlichen Feststellungen wird in den Straßen, in denen die Wohngrundstücke der Kläger liegen, seit Jahren unerlaubt nahezu durchgehend aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt (UA S. 2). Dadurch verbleibe eine nutzbare Gehwegbreite von – zum Teil deutlich – weniger als 1,50 m auf annähernd der gesamten Länge der Gehwege; ein Begegnungsverkehr sei nicht mehr möglich (UA S. 30). An diese Feststellungen ist das Bundesverwaltungsgericht gemäß § 137 Abs. 2 VwGO gebunden; die Beklagte hat insoweit zulässige und begründete Revisionsgründe nicht vorgebracht. Dem Oberverwaltungsgericht haben unter tatrichterlicher Würdigung der Gesamtsituation (UA S. 30) die dargelegten Beeinträchtigungen für die Bejahung eines subjektiven Rechts der Kläger ausgereicht. Das begegnet revisionsrechtlich keinen Bedenken.

5. Die Annahme des Berufungsgerichts, das Entschließungsermessen der Beklagten sei nicht auf Null reduziert, sie könne es auch in der Weise ausüben, dass sie in den streitgegenständlichen Straßen jedenfalls derzeit noch nicht einschreite (UA S. 32 ff.), ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

a) Nach ständiger Rechtsprechung ist der im Straßenverkehrsrecht im Rahmen von § 45 Abs. 1 StVO zu gewährende Drittschutz grundsätzlich auf einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzt (vgl. u. a. BVerwG, Urteile vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234 [236] und vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45.92 – Buchholz 442.151 § 46 StVO Nr. 9 = juris Rn. 18 m. w. N.). Dasselbe gilt – wie das Berufungsgericht revisionsrechtlich verbindlich entschieden hat – hinsichtlich der hier für ein Einschreiten gegen das Gehwegparken in Betracht kommenden landesrechtlichen Eingriffsermächtigungen. Es bedarf danach besonderer Umstände, um eine Ermessensreduzierung auf Null annehmen zu können. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, dass dabei insbesondere das Ausmaß oder die Schwere der Störung oder Gefährdung eine maßgebende Bedeutung haben, aber auch die Konkurrenz mit anderen Handlungspflichten der Verwaltung und der Umstand möglicherweise knapper Ressourcen berücksichtigt werden können. Schließlich ist bei der Ermessensausübung auch das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 Abs. 1 GG zu beachten (UA S. 32).

b) Das Berufungsgericht hat seine Wertung im Wesentlichen darauf gestützt, dass eine eingeschränkte Nutzbarkeit der Gehwege verbleibe. Allein die Dauer und Häufigkeit der Verstöße führten entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht zu einer Ermessensreduzierung auf Null. Es handele sich um ein stadtweit verbreitetes Problem, das über Jahrzehnte weitestgehend geduldet worden sei. Die Ressourcen der Beklagten seien begrenzt. Vor diesem Hintergrund sei es nicht zu beanstanden, wenn sie zunächst den Problemdruck in den am stärksten betroffenen Quartieren zu ermitteln und ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen umzusetzen gedenke (UA S. 33).

Diese Erwägungen sind revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Dass die Kläger die dargelegten Beeinträchtigungen durch verbotswidrig geparkte Fahrzeuge – vorbehaltlich besonderer Situationen im Einzelfall – zunächst weiter dulden müssen, belastet sie nicht unverhältnismäßig.

aa) Nach den tatsächlichen Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts sind die Gehwege noch nutzbar und nicht etwa regelmäßig über die gesamte Breite mit Kraftfahrzeugen verstellt. Die von den Klägern vorgelegten Bilder zeigten, dass jedenfalls regelmäßig ein Freiraum verbleibe, der es dem einzelnen Fußgänger ermögliche, den Gehweg zu nutzen. Eine Gefährdung von Leben und Gesundheit der Kläger (Art. 2 Abs. 2 GG) durch eine Notwendigkeit, auf die Straße zu treten, sei nicht festzustellen (UA S. 26 f.). Die Kläger rügen diese Feststellung als aktenwidrig. Die von ihnen vorgelegten Lichtbilder zeigten, dass an den Tagen der Müllabfuhr die verbleibenden Gehwegbreiten durch Mülltonnen verstellt würden. Eine Aktenwidrigkeit ergibt sich daraus nicht. Die Annahme, dass jedenfalls regelmäßig Freiräume verblieben, ist eine vertretbare tatrichterliche Würdigung des Bildmaterials.

Soweit die Kläger geltend machen, durch das Zuparken von auf den Gehwegen liegenden Gas- und Wasseranschlüssen komme es zu einer Beeinträchtigung ihres durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentums, fehlt es an entsprechenden tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts; Verfahrensrügen haben sie insoweit nicht erhoben. Gleiches gilt für ihren Vortrag zur Behinderung von Lösch- und Rettungsfahrzeugen.

bb) Das Interesse der parkenden Verkehrsteilnehmer an einer ungehinderten Fortsetzung ihres rechtswidrigen Verhaltens kann den Interessen der Kläger – wie das Oberverwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat (UA S. 34) – nicht entgegengehalten werden; es ist nicht schutzwürdig. Die langjährige generelle Duldung des unerlaubten Gehwegparkens durch die Beklagte kann allerdings erfordern, deren Beendigung und die geplanten Maßnahmen anzukündigen.

Dem Interesse der Kläger steht aber das im öffentlichen Interesse liegende Ziel gegenüber, durch Regelungen des ruhenden Verkehrs und andere Maßnahmen zu dessen Lenkung die Interessen von Fußgängern, Fahrzeugführern und gegebenenfalls weiteren Nutzern im öffentlichen Straßenraum zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen und zwar nicht nur in den streitgegenständlichen, sondern auch in den anderen Straßen, in denen verbotswidrig auf Gehwegen geparkt wird. Wenn die Beklagte das Parken zur Beendigung des verbotswidrigen Zustands in bestimmten Bereichen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen verbietet oder unterbindet, in anderen Bereichen aber zulässt, trifft sie insoweit auf schutzwürdige Interessen nicht nur der Fußgänger, sondern auch der Fahrzeugführer. Sie muss die gegenläufigen Interessen in der jeweiligen örtlichen Situation ermitteln und zu einem Ausgleich bringen. Hierbei muss sie auch die Auswirkungen ihrer Maßnahmen auf andere Straßen und deren Anwohner berücksichtigen; die Regelungen können dort erlaubtes Parken erheblich erschweren.

cc) Hat die Beklagte nach einer Bestandsaufnahme in den betroffenen Quartieren ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen entwickelt, werden die Belange der Kläger nicht unangemessen zurückgestellt, wenn sie zunächst in anderen, nach dem Konzept vorrangigen Straßen Maßnahmen ergreift. Das gilt jedoch – wie das Oberverwaltungsgericht zutreffend angenommen hat (UA S. 33) – nur, solange sie das Konzept tatsächlich und nachvollziehbar verfolgt. Eine bloße weitere Duldung des bisherigen verbotswidrigen Zustands wird den schutzwürdigen und -bedürftigen Interessen der Kläger nicht gerecht. Dass die Beklagte den streitgegenständlichen Straßen Vorrang vor allen anderen betroffenen Straßen geben müsste, ist weder geltend gemacht noch sind vom Oberverwaltungsgericht entsprechende Tatsachen festgestellt.

6. Die im Berufungsurteil unter Aufhebung der angefochtenen Bescheide ausgesprochene Verpflichtung der Beklagten, über die Anträge der Kläger auf Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts erneut zu entscheiden, ist mit der noch darzulegenden Einschränkung (vgl. 7.) mit Bundesrecht vereinbar.

a) Die Annahme des Oberverwaltungsgerichts, die Beklagte habe ihr Ermessen in den angefochtenen Bescheiden nicht fehlerfrei ausgeübt, begegnet revisionsrechtlich keinen Bedenken. Die Beklagte ist – wie dargelegt – unzutreffend (vgl. II. 3. b)) davon ausgegangen, die Straßenverkehrsbehörde sei für Maßnahmen gegen das unerlaubte Gehwegparken auf der Grundlage von Landesrecht in Verbindung mit § 12 Abs. 4 und 4a StVO sachlich nicht zuständig. Die Erwägung im Widerspruchsbescheid, angesichts des bereits § 12 Abs. 4 und 4a StVO zu entnehmenden Verbots des Gehwegparkens stehe einer Anordnung von Verkehrszeichen oder -einrichtungen der in der Verwaltungsvorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO enthaltene Grundsatz entgegen, „nur so viele Verkehrszeichen wie nötig – so wenige Verkehrszeichen wie möglich“, ist bei den hier vorliegenden andauernden und erheblichen Verstößen gegen das Gehwegparkverbot – wie gezeigt (vgl. II. 3. c) bb)) – ebenfalls nicht tragfähig. Die Annahme des Berufungsgerichts, eine entsprechende Beschilderung oder Markierung werde die Wahrscheinlichkeit eines regelkonformen Parkverhaltens erhöhen (UA S. 31 f.), ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

b) Die von der Beklagten bei ihrer erneuten Entscheidung zu beachtende Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts steht – wie im Rahmen der geltend gemachten Reduzierung des Entschließungsermessens dargelegt (vgl. II. 5. b)) – ebenfalls mit Bundesrecht in Einklang. Soweit es annimmt, für ein Absehen von Maßnahmen mit überschaubarem Aufwand werde ein „erhöhter Begründungsaufwand“ bzw. eine „besonders tragfähige Begründung“ erforderlich sein (UA S. 33 f.), handelt es sich um bloße Hinweise und nicht um eine zu beachtende Rechtsauffassung.

c) Zu Unrecht halten die Kläger das Berufungsurteil für fehlerhaft, weil das Oberverwaltungsgericht nicht über das in ihrem Klageantrag zu 3. enthaltene Begehren entschieden habe, der Beklagten terminlich gebundene Evaluierungspflichten und – bei nicht hinreichender Zweckerreichung – weitere Handlungspflichten aufzuerlegen. Die Auferlegung solcher Pflichten käme allenfalls in Betracht, wenn die Beklagte schon derzeit gegen das Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen vorgehen müsste. Das ist – wie dargelegt – nicht der Fall.

7. Nicht vereinbar mit Bundesrecht ist die Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts, der Anspruch der Kläger auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen gegen unerlaubtes Parken auf dem Gehweg erstrecke sich nicht nur auf „ihre“ Straßenseite im Straßenabschnitt bis zur Einmündung der nächsten Querstraße, sondern auf die jeweils streitgegenständliche Straße insgesamt. Bei ihrer erneuten Entscheidung hat die Beklagte insoweit die Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts zu beachten.

Subjektive Rechte der Anwohner begründet § 12 Abs. 4 und 4a StVO vorbehaltlich besonderer örtlicher Gegebenheiten – für die hier nichts ersichtlich ist – nur für den Gehweg der „eigenen“ Straßenseite des Anwohners im Straßenabschnitt bis zur Einmündung der nächsten

Querstraße. Auf den Gehweg vor dem eigenen Grundstück ist das subjektive Recht hingegen nicht beschränkt; ein solches Recht könnte, wenn die Nutzbarkeit des Gehwegs auch im weiteren Verlauf der Straße erheblich beeinträchtigt ist, zur Erreichbarkeit des Grundstücks nicht oder nur unwesentlich beitragen. Wenn die erheblichen Beeinträchtigungen über den Straßenabschnitt hinausreichen, kann – je nach den Wegebeziehungen – möglicherweise auch das subjektive Recht im dargelegten Umfang nur einen begrenzten Beitrag zur Erreichbarkeit des Grundstücks leisten. Außerhalb des eigenen Abschnitts und der eigenen Straßenseite sind Anwohner und Eigentümer aber nicht mehr hinreichend von der Allgemeinheit unterscheidbar.

Entgegen der Auffassung der Kläger gebietet ihre durch Art. 2 Abs. 1 GG geschützte allgemeine Handlungsfreiheit nicht, das aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO abgeleitete subjektive Recht weiter zu fassen. Inwiefern das Grundrecht den Gesetz- oder Verordnungsgeber verpflichten sollte, Anwohnern subjektive Rechte einzuräumen, um die genannte Freiheit vor Beeinträchtigungen durch verbotswidrig geparkte Fahrzeuge zu schützen, ist nicht ersichtlich. Im Übrigen führt die Auslegung des § 12 Abs. 4 und 4a StVO, wenn auch räumlich in der dargelegten Weise begrenzt, zu einem Anspruch der Kläger auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Beklagten über ein Einschreiten gegen das Gehwegparken.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO.