

Zeitschrift für Anwalts- und Gerichtspraxis

## Aktuelle Entwicklungen im Verkehrsrecht 2024 – 2025

Rüdiger Balke, Koblenz / Wolfgang Frese, Kiel / Felix Koehl, München\*

### A. NEUERE ENTWICKLUNGEN IM VERKEHRSVERWALTUNGSRECHT (FELIX KOEHL)

Im Verkehrsverwaltungsrecht stehen in fahreignungsrechtlicher Hinsicht derzeit vor allem Fragen der Folgen der Legalisierung von Cannabis im Fokus. Ansonsten mussten sich die Verwaltungsgerichte nach wie vor häufig mit Klagen gegen verkehrsbeschränkende Verkehrszeichen beschäftigen. Auch Dieselfahrverbote haben nichts von ihrer Brisanz verloren. Bemerkenswerte Entwicklungen und Entscheidungen aus diesen Bereichen – vor allem aus dem zweiten Halbjahr 2024 und dem Frühjahr 2025 – werden nachfolgend dargestellt.

#### 1. Fahrerlaubnisrechtliche Fragen: Die Folgen der Legalisierung von Cannabis

##### 1. Rechtsänderung

Wer nicht fahrgeeignet ist, dem darf keine Fahrerlaubnis (neu) erteilt werden. Wenn ein Betroffener im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, wird sie ihm entzogen. Die Fahreignung im Zusammenhang mit Cannabiskonsum, soweit Cannabis nicht als Medikament eingenommen wird, wird in der Nr. 9.2 der Anlage 4 zur FeV (neu seit 1. April 2024) geregelt. Vor der Rechtsänderung galt folgendes: Regelmäßige Einnahme von Cannabis führte im Regelfall (ohne weitere Aufklärung) zur Ungeeignetheit (Nr. 9.2.1 Anl. 4 FeV aF), gelegentliche Einnahme von Cannabis dagegen nicht, wenn Konsum von Cannabis und Fahren getrennt wurden und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorlagen (Nr. 9.2.2 Anl. 4 FeV aF). Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot wurde bereits bejaht, wenn bei der Fahrt eine THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blutserum erreicht oder überschritten wurde. Ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot rechtfertigte noch nicht die Annahme von Ungeeignetheit, wohl aber – bei ordnungsgemäßer Ermessensausübung – Eignungszweifel und die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung.

##### 2. Auswirkungen auf bis zur Rechtsänderung noch nicht abgeschlossene Verfahren

Im Unterschied zum Ordnungswidrigkeitenrecht kommt es nicht auf die letzte gerichtliche, sondern auf die letzte ver-

waltungsbehördliche Entscheidung an. Das bedeutet, dass für Sachverhalte, bei denen die letzte verwaltungsbehördliche Entscheidung – je nach Landesrecht Ausgangsbescheid oder Widerspruchsbescheid – vor der Rechtsänderung ergangen sind, die sich aber danach noch im gerichtlichen Verfahren befinden, die alte Rechtslage zugrunde zu legen ist.<sup>1</sup> Wenn der Fahrerlaubnisentziehung eine Gutachtensanordnung zugrunde lag, soll es unabhängig vom Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung sogar auf den Zeitpunkt ankommen, indem die Gutachtensanordnung erging.<sup>2</sup>

#### 3. Regelmäßige Einnahme von Cannabis

a) Fahrungeeignet ist nach der Neufassung 2024 nicht mehr automatisch derjenige, der Cannabis regelmäßig einnimmt (vgl. dagegen Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV aF). Ist jedoch von regelmäßiger Einnahme auszugehen, etwa aufgrund eigener Einlassungen des Betroffenen oder festgestellter Blutwerte,<sup>3</sup> kann unabhängig von der festgestellten Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss Cannabismissbrauch im Sinne von Nr. 9.2.1 Anlage 4 FeV feststehen<sup>4</sup>: Ein Fahrlehrer wurde noch im Jahr 2023 als Beifahrer während einer Fahrstunde einer Verkehrskontrolle unterzogen. Es wurden drogentypische Auffälligkeiten festgestellt. Er handigte den kontrollierenden Polizeibeamten eine Blechdose mit Konsumutensilien und ca. 0,7 g Marihuana aus, die er im Handschuhfach des Fahrzeugs deponiert hatte. Eine auf freiwilliger Basis um 11.30 Uhr durchgeführte Blutentnahme wurde in der Rechtsmedizin untersucht; dabei ergaben sich folgende Werte: 11 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, 5,6 ng/ml Hydroxy-Tetrahydrocannabinol (THC-OH) und ca. 200 ng/ml Tetrahydrocannabinol-Car-

\* Der Autor Rüdiger Balke, Koblenz, ist Assessor jur. und seit 29 Jahren als Groß- und Personenschadensregulierer bei einem Kfz-Versicherer tätig. Der Autor Wolfgang Frese ist Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht sowie Fachanwalt für Verkehrsrecht in Kiel. Der Autor Felix Koehl, München, ist Vorsitzender Richter am Bayerischen VGH München und Fachbetreuer für öffentliches Recht an der Hagen Law School.

1 BVerwG, Beschl. v. 14. Juni 2024 – 3 B 11.23 BeckRS 2024, 15306; hierzu auch *Krumm*, NJ 2025, 56, 59.

2 VG Bremen, Beschl. v. 28. November 2024 - 5 V 2773/24, BeckRS 2024, 34580.

3 Vor diesem Hintergrund kann sich durchaus auch künftig die Frage stellen, ob regelmäßiger Cannabiskonsum vorliegt oder nicht.

4 OVG Saarlouis, Beschl. v. 7. August 2024 – 1 B 80/24, SVR 2024, 356 m. Anm. Koehl.

bonsäure (THC-COOH). Nach der Beurteilung des Instituts für Rechtsmedizin vom 30. November 2023 spricht das THC-Ergebnis dafür, dass der Antragsteller in einem sehr engen zeitlichen Zusammenhang mit der Blutentnahme Cannabis konsumiert hatte, und lag die festgestellte Konzentration von THC-Carbonsäure deutlich in dem Bereich, der üblicherweise bei regelmäßigem bzw. chronischem Konsum vorzufinden wird. Aus forensisch toxikologischer und rechtsmedizinischer Sicht sei von drogenbedingter Fahruntüchtigkeit zum Vorfallzeitpunkt auszugehen. Das Ermittlungsverfahren wegen § 316 StGB wurde eingestellt, da der Fahrlehrer das Fahrzeug nicht im Sinne dieser Vorschrift geführt habe. Die Fahrerlaubnisbehörde hörte ihn Anfang des Jahres 2024 zur beabsichtigten Entziehung seiner Fahrerlaubnis wegen regelmäßigen Cannabiskonsums an. Die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung erfolgte im März 2024. Der Antragsteller legte Widerspruch ein, über den noch nicht entschieden ist. Ende April 2024 lehnte das Verwaltungsgericht den Eilrechtsschutzantrag ab.

Die Beschwerde hiergegen hatte keinen Erfolg. Maßgeblich ist das neue Recht, nachdem die letzte Verwaltungsentscheidung (Widerspruchsbescheid) noch in der Zukunft liegt und die Rechtsänderung bereits eingetreten ist. Es ist zukünftig von Cannabismissbrauch auszugehen, weil aufgrund der Blutwerte regelmäßiger Cannabiskonsum feststeht. Die Begutachtungsleitlinien, denen zumindest in Bezug auf die Erstellung von Gutachten Rechtsnormcharakter zukommt (vgl. Anlage 4 a FeV), sehen in ihrer aktuellen Fassung bei regelmäßigem Cannabiskonsum grundsätzlich eine negative Prognose hinsichtlich des zukünftigen fehlenden Trennungsvermögens vor. Und bei einem Betroffenen, der etwa Fahrlehrer oder Berufskraftfahrer ist, ist zukünftig von einer Straßenverkehrsteilnahme im berauschten Zustand auszugehen.

Das Verwaltungsgericht war zusammengefasst davon ausgegangen, dass neues Recht anwendbar sei, nachdem der maßgebliche Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung noch in der Zukunft liege. Ausgehend hiervon müsse man Cannabismissbrauch annehmen, da die Begutachtungsleitlinien bei regelmäßigem Cannabiskonsum, der hier aufgrund der Blutwerte feststehe, grundsätzlich eine negative Prognose hinsichtlich des zukünftigen fehlenden Trennungsvermögens vorgäben. Anhaltspunkte für Ausnahme von diesem Grundsatz seien nicht ersichtlich. Diese Wertung hat das Beschwerdegericht geteilt. Hiergegen ist wenig zu erinnern. Tatsächlich kommt es auf das neue Recht an. Danach führt der regelmäßige Cannabiskonsum, der hier aufgrund der Blutwerte feststeht, nach der gesetzgeberischen Wertung nicht mehr ohne Weiteres zum Wegfall der Fahreignung. Dagegen steht Cannabismissbrauch nach wie vor im Raum. Dieser liegt vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigender Cannabiskonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (Nr. 9.2.1 Anlage 4 FeV). Dabei handelt es sich um eine Prognose, die aufgrund eines aktuellen Verhaltens des Betroffenen für die Zukunft gestellt wird. Ob eine Fähigkeit zum Trennen gegeben ist, ist eine Tatsachenfrage, die anhand wissenschaftlicher Erkenntnisse zu beantworten ist. Die Begutachtungsleitlinien, die die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dieser Frage zusammenfassend wiedergeben, gehen bei regelmäßigem Cannabiskonsum in der Regel von fehlendem Trennungsvermögen aus. Zwar wurden diese noch unter

Geltung der alten Rechtslage formuliert. Es spricht aber nichts dafür, dass sich wissenschaftliche Erkenntnisse allein aufgrund einer politischen Entscheidung, Cannabiskonsum in gewissen Grenzen zu legalisieren und vor diesem Hintergrund die Fahreignung eines regelmäßigen Konsumenten ohne Weiteres zukünftig nicht mehr anzunehmen, ändern sollten. Vor diesem Hintergrund ist das Abstellen auf die Regelvermutung der Begutachtungsleitlinien nicht zu beanstanden. Nachdem für eine Änderung des Konsumverhaltens nichts ersichtlich war und der Betroffene aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Fahrlehrer anders als im anlassgebenden Fall, in dem er sich auf mündliche Anweisungen gegenüber dem Fahrhörer beschränkt hatte, in näherer Zukunft mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führen wird (§ 2 Abs. 15 Satz 2 StVG), ist für eine Ausnahme von der Regelvermutung tatsächlich nichts ersichtlich.

b) Auch das VG Ansbach hatte sich mit einem Fall des regelmäßigen Cannabiskonsums zu beschäftigen: Die dortige Antragstellerin hatte im Rahmen eines Aufenthalts in einer psychiatrischen Klinik u. a. regelmäßigen Cannabiskonsum eingeräumt, behauptete aber, mittlerweile abstinente zu sein. Im Herbst 2023 forderte die Fahrerlaubnisbehörde die Antragstellerin auf, eine MPU vorzulegen, da ein stabiler Einstellungswandel vorliegen müsse. Dieses kam zu dem Ergebnis, dass die Antragstellerin auch zukünftig Cannabis konsumieren werde. Mit Bescheid vom 8. März 2024 wurde ihr unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis entzogen. Am 11. April 2024 erhob sie Klage. Am 31. Oktober 2024 begehrte sie zusätzlich einstweiligen Rechtsschutz. Das VG nahm überwiegende Hauptsacheerfolgsaussichten an und gab dem einstweiligen Rechtsschutzantrag statt. Zwar sei die Entziehung nach altem Recht, das hier zur Anwendung komme, rechtmäßig. Es spreche jedoch alles dafür, dass der Antragstellerin nach neuem Recht sofort ohne weiteres die Fahrerlaubnis wieder erteilt werden müsse. Der regelmäßige Cannabiskonsum allein gebe keine ausreichenden Anhaltspunkte für eine möglicherweise fehlende Fahreignung her. Der Grundsatz von Treu und Glauben, der auch im Verwaltungsrecht Geltung beanspruche, führe dazu, dass eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach altem Recht, obwohl diese nach neuem Recht ohne weiteres wieder zu erteilen wäre, sich nach diesen Grundsätzen als rechtsmissbräuchlich darstelle. Mit den Begutachtungsleitlinien (vgl. oben a) setzt sich die Kammer dabei nicht auseinander. Wie bereits in der Besprechung der Entscheidung prognostiziert,<sup>5</sup> hat das Beschwerdegericht letztere Ansicht nicht geteilt.<sup>6</sup> Einer vor Inkrafttreten des Cannabisgesetzes zum 1. April 2024 ausgesprochenen Entziehung der Fahrerlaubnis könne im Hinblick auf die geänderte Rechtslage weder im Klageverfahren noch im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung entgegengehalten werden. Die Beurteilung der gegenwärtigen Fahreignung bleibe grundsätzlich dem Wiedererteilungsverfahren vorbehalten. Außerdem bestünden im individuellen Fall der Antragstellerin durchaus Anhaltspunkte, die im Wiederertei-

5 VG Ansbach, Beschl. v. 20. Januar 2025 - 10 S 24.2731, SVR 2025, 156 m. Anm. Koehl.

6 VGH München, Beschl. v. 23. April 2025 - 11 CS 25.203, BeckRS 2025, 7922.

lungsverfahren zur Prüfung der Fahreignung führen könnten.

## II. Rechtmäßigkeit von Verkehrszeichen

Die Rechtmäßigkeit von Verkehrszeichen misst sich in erster Linie an § 45 StVO. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären. Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. Eine das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigende Gefahrenlage ist dann gegeben, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrvermindernder Tätigkeit ab.<sup>7</sup> Dieses Tatbestandsmerkmal unterliegt der uneingeschränkten gerichtlichen Nachprüfung. In einem vom BayVGH<sup>8</sup> entschiedenen Fall stritten die Beteiligten um die Rechtmäßigkeit eines Durchfahrverbots für Kraftfahrzeuge, die länger als 12 m sind. Das Erstgericht hob die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung auf. Es ging um die im dortigen Fall schwierige Frage, ob die vorhandenen Kurvenradien eine gefahrlose Durchfahrt zuließen oder nicht. Letztlich ließ die Kammer diese nur schwer aufklärbar Frage zu Lasten der Behörde durchschlagen: Ordnet die Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen an, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Der Antrag auf Zulassung der Berufung durch einen beigeladenen Straßenanlieger, der eine Beschädigung seines Gartenzauns fürchtete, blieb ohne Erfolg. Die Beweiswürdigung des Erstgerichts ist im Berufungszulassungsverfahren zwar nur eingeschränkt überprüfbar; es wird jedoch deutlich, dass der Senat sie – im Ergebnis wohl zu Recht – in vollem Umfang teilt, nachdem keine ausreichenden Anhaltspunkte für hinreichend konkrete zukünftige Schäden an berücksichtigungsfähigen Rechtsgütern bestanden.

## III. Dieselfahrverbote

Die Kläger, zwei deutschlandweit tätige und nach § 3 UmwRG anerkannte Umweltvereinigungen, wandten sich gegen die Anpassung der am 11. Januar 2023 in Kraft getretenen 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der beklagten Stadt München. Der Luftreinhalteplan in der Fassung der 8. Fortschreibung sah zur Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für NO<sub>2</sub>-Immissionen ein mehrstufiges zonales Verkehrsverbot vor (Stufe 1: zonales Fahrverbot für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter ab 1. Februar 2023; Stufe 2: Ausweitung auf Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V ab 1. Oktober 2023; Stufe 3: Wegfall allgemeiner Ausnahmen für Anwohner- und Lieferverkehr ab 1. April 2024). Aufgrund der Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Emissionen beschloss die Beklagte, im Wege der Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit Wirkung vom 29. September 2023, die Stufe 2 vorläufig auszusetzen und eine Entscheidung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der auf dieser Stufe vorgesehenen Maßnahme auf der Basis aktualisierter Werte voraussichtlich

im Mai 2024 zu treffen sowie die Stufe 3 endgültig aufzuheben.

Gegen diese Anpassung haben die Kläger Klage beim Verwaltungsgerichtshof mit dem Ziel erhoben, die Beklagte zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verurteilen. Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beklagte hierzu verurteilt. Zur Begründung hat er im Wesentlichen ausgeführt, angesichts der festgestellten und prognostizierten Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwerts für Stickstoffdioxid an zwei Messstellen seien die vorgesehenen Maßnahmen (u. a. Tempo 30 auf dem mittleren Ring) nicht im Sinne von § 47 Abs. 1 Satz 1 und 3 BImSchG geeignet, den Zeitraum der Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten. Die Beklagte verletze damit ihre Ergebnisverpflichtung nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 3 BImSchG und sei gehalten, den Plan um weitere Maßnahmen zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung zu ergänzen. Ob bei der besonders im Fokus stehenden Landshuter Allee am Mittleren Ring - der Messstelle mit dem schlechtesten Wert in ganz Deutschland - eine zonale oder eine streckenbezogene Verschärfung des bereits bestehenden Fahrverbots für ältere Dieselfahrzeuge mit Euro 5 und schlechter nötig ist, überließ das Gericht der anstehenden Entscheidung des Stadtrats. Gleichwohl gab der Senat dem Gremium mit, dass ein streckenbezogenes Fahrverbot für Euro 5 wohl wenig praktikabel und vor allem kaum zu kontrollieren sei. Außerdem gehe ein zonales Fahrverbot schneller. Die Revision wurde nicht zugelassen. Die Beschwerde hiergegen blieb ohne Erfolg:<sup>9</sup> Verletzt die zuständige Behörde mit ihrer Luftreinhalteplanung die Ergebnisverpflichtung nach § 47 Abs. 1 Satz 1 und 3 BImSchG, kann das Gericht sie zur Fortschreibung der Luftreinhalteplanung verurteilen und ihr eine bestimmte Maßnahme aufgeben, wenn es sich bei dieser um die einzig geeignete und verhältnismäßige Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung überschränkter NO<sub>2</sub>-Grenzwerte handelt.

Der Fall macht deutlich, dass es bei der Luftreinhaltung abweichend vom Grundsatz, dass im verkehrsrechtlichen Bereich der Behörde grundsätzlich stets ein Ermessen verbleibt, tatsächlich einmal dazu kommen kann, dass ein Gericht einer Behörde konkret vorschreibt, ein zonales Verkehrsverbot zu erlassen, dass letztlich durch Aufstellung von Verkehrszeichen umgesetzt wird. Der Unterschied liegt wohl darin begründet, dass der EuGH in diesem Fall ausdrücklich klargestellt hat, dass dies Aufgabe der nationalen Gerichte sei. Die Durchsetzung eines gerichtlichen Urteils in einem solchen Fall allerdings steht auf einem anderen Blatt. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass sich die Exekutive in diesem Bereich letztlich – da den Gerichten insoweit keine ausreichenden Zwangsmaßnahmen zur Verfügung stehen – erfolgreich gewiegert hat, entsprechenden Gerichtsurteilen nachzukommen.<sup>10</sup>

Im Zusammenhang mit Dieselfahrverboten ist auch auf eine Entscheidung des VG München<sup>11</sup> hinzuweisen: Die dortige

7 NK-GVR/*Felix Koehl*, 3. Aufl. 2021, § 45 StVO, Rn. 45.

8 VGH München, Beschl. v. 13. Januar 2025 - 11 ZB 22.2678, SVR 2025, 112 m. Anm. *Koehl*.

9 BVerwG, Beschl. v. 18. September 2024 - 7 B 22.24, ZUR 2025, 40 m. Anm. *Kümmel*.

10 VGH München, Beschl. v. 18. September 2024 - 7 B 22.24, SVR 2024, 476 m. Anm. *Koehl*.

Antragstellerin begehrte im einstweiligen Rechtsschutzverfahren die Erteilung einer Ausnahme vom Dieselfahrverbot, um mit ihrem alten Kraftfahrzeug in die für sie gesperrte Zone einfahren zu können. Das verneinte die Kammer allein schon deshalb, weil sie die Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln für zumutbar hielt. Rechtlich interessant ist unabhängig davon aber das Verhältnis von § 40 Abs. 1 S. 2 BImSchG und § 1 Abs. 2 35. BImSchV zu § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 11 StVO. Die Anwendung der StVO könnte aufgrund des Vorrangs der speziellen immissionsschutzrechtlichen Regelungen ausgeschlossen sein. Denn die höheren Anforderungen, insbesondere die erforderliche Zustimmung der Immissionsschutzbehörde zu individuellen Ausnahmen nach § 40 Abs. 1 S. 2 BImSchG oder das Erfordernis einer Rechtsverordnung, bei deren Erlass die beteiligten Kreise im Sinne des § 51 BImSchG anzuhören sind und die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für generelle Ausnahmen nach § 40 Abs. 3 BImSchG könnten durch einen Rückgriff auf allgemeinere Ausnahmenvorschriften ausgehebelt werden.<sup>12</sup> Insoweit dürften systematische und teleologische Gründe eher für einen abschließenden Charakter der § 40 Abs. 1 S. 2 BImSchG, § 1 Abs. 2 35. BImSchV sprechen.<sup>13</sup> Zu beachten ist allerdings, dass bei EU-rechtlich gebotenen Verkehrsverboten der *effet utile* des EU-Rechts gebieten könnte, dass dessen ungeachtet entsprechende Ausnahmen erteilt werden können.<sup>14</sup> Kann nämlich ein EU-rechtlich gebotenes Verkehrsverbot nur dann in verhältnismäßiger Weise angeordnet werden, wenn entsprechende Ausnahmen gewährt werden, dann ergibt sich aus dem Anwendungsvorrang des EU-Rechts, dass entgegenstehende Vorschriften unangewendet bleiben müssen.<sup>15</sup> Vor diesem Hintergrund hat die Kammer diese Frage letztlich offen gelassen, zu Recht aber das Bestehen eines Anspruchs auf Ausnahme aus der StVO verneint.

## B. AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM VERKEHRSTRAF- UND -ORDNUNGSWIDRIGKEITENRECHT (WOLFGANG FRESE)

Der Berichtszeitraum 2024/2025 lassen sich im Bereich des Verkehrsstraf- und -ordnungswidrigkeitenrechts keine besonderen Brennpunkte erkennen. Mit der Cannabis-Legalisierung seit April 2024 sind allerdings neue Problemfelder bereits auszumachen.

### I. Verkehrsstrafrecht

#### 1. §§ 52,53 StGB (Konkurrenzen)

Die Bewertung, ob Taten zueinander im Verhältnis der Tateinheit oder der Tatmehrheit stehen, ist im Einzelfall nicht immer nur eine Frage der Strafzumessung, sondern ist auch für Fragen eines etwaigen Strafklageverbrauchs von Bedeutung.

Am 15. Januar 2024 hatte das OLG Stuttgart<sup>16</sup> ein Bußgeldverfahren auf die allgemeine Sachrüge in der Rechtsbeschwerde das erstinstanzliche Urteil aufgehoben und das Verfahren eingestellt. Dem Betroffenen war im amtsgerichtlichen Verfahren vorgeworfen worden, am 27. Oktober 2022 um 21.34 Uhr auf der Bundesstraße 27 zwischen L. und K.

vorsätzlich die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 71 km/h überschritten zu haben, was neben einer Geldbuße von 1.500 EUR auch mit einem dreimonatigen Fahrverbot sanktioniert werden sollte. Allerdings war gegen den Betroffenen bereits fünf Monate zuvor wegen einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 30 km/h in L. am 27. Oktober 2022 um 21.34 Uhr, also maximal 59 Sekunden vorher, rechtskräftig eine Geldbuße von 180 EUR festgesetzt worden. Der Senat führte hierzu aus, dass der im Strafverfahren wie im Bußgeldverfahren identische Tatbegriff ein konkretes Geschehen bezeichnet, das einen einheitlichen geschichtlichen Vorgang bildet und Merkmale enthält, die es von denkbaren anderen ähnlichen oder gleichartigen Vorkommnissen unterscheidet und die das gesamte Verhalten des Täters umfasst, soweit dieses nach der natürlichen Auffassung des Lebens eine Einheit bildet. Maßgeblich für die Beurteilung ist aber immer der zeitliche und räumliche Zusammenhang zwischen den Verkehrsverstößen, die zugrunde liegende Pflichtenlage in Bezug auf den konkreten Verkehrsverstoß und dass beide Verkehrsverstöße in subjektiver Hinsicht auf der gleichen Willensrichtung des Betroffenen beruhen.<sup>17</sup>

Zwei Wochen später entschied das OLG Zweibrücken,<sup>18</sup> dass kein Strafklageverbrauch bezüglich des Vorwurfs des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bei einer vorangegangenen rechtskräftigen Verurteilung wegen Überschreitens der Frist zur Hauptuntersuchung eintrete. Zwar können eine echte Unterlassungstat mit einer gleichzeitig verwirklichten Begehungstat unter bestimmten Umständen zueinander in Tateinheit stehen, wenn gerade die Begehung der einen Tat der Erfüllung des dem Unterlassungstatbestand zugrundeliegenden Handlungsgebots entgegensteht, also ein innerer Bedingungs Zusammenhang besteht; eine innere Verknüpfung der beiden Gesetzesverstöße, die über die reine Gleichzeitigkeit hinausgeht, vermochte der Senat indes im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Mit einer sehr komplexen Tat hatte sich der BGH<sup>19</sup> zu beschäftigen: Den beiden Angeklagten war eine Vielzahl von Straftaten vorgeworfen worden, die mit einer Reihe gemeinsam geplanter Sprengstoffanschläge auf Fahrkartenautomaten zu tun hatten. Als die beiden bei einem weiteren Bahnhof auf die dort bereits wartende Polizei trafen, flüchteten sie in spektakulärer Weise, indem sie nicht nur deutlich zu schnell fuhren, sondern auch ein parkendes Fahrzeug beschädigten und die Polizei aus dem Fahrzeug mit Sprengkörpern bewarfen. Klarheit besteht insoweit, dass die geplanten Taten an den Bahnhöfen zu den Taten anlässlich der Polizeif-

11 VG München, Beschl. v. 13. Juni 2024 - M 28 E 24.533, BeckRS 2024, 15703.

12 BeckOK StVR/Will, 24. Ed. 15.10.2023, § 46 StVO, Rn. 127 m. w. N.

13 MüKoStVR/Sauthoff, § 45 StVO, Rn. 7.

14 Will, NZV 2018, 393.

15 BeckOK StVR/Will (Fn. 12), § 46 StVO, Rn. 128.

16 OLG Stuttgart, Beschl. v. 15. Januar 2024 – 2 ORbs 23 Ss 769/23, DAR 2025, 225.

17 Vgl. hierzu auch OLG Karlsruhe, Beschl. v. 14. August 2024 – 1 ORs 360 SRs 402/24, zfs 2025, 170: Die gerichtliche Entscheidung über die Tat als Ordnungswidrigkeit schließt deren erneute Verfolgung unter allen rechtlichen Gesichtspunkten auch als Straftat aus.

18 OLG Zweibrücken, Beschl. v. 29. Januar 2024 – 1 QRs 1 SRs 16/23, DAR 2024, 695 = zfs 2025, 45.

19 BGH, Urt. v. 14. März 2024 – 4 StR 354/23, BeckRS 2024, 21763 = DAR 2025, 127.

lucht zueinander in Tatmehrheit stehen. Allerdings sieht der 4. Strafsenat des BGH alle Gesetzesverletzungen, die im Verlauf der einzigen ununterbrochenen Fluchtfahrt vor der Polizei begangen haben, als eine Tat im Sinne des § 52 StGB an.

## 2. § 69 StGB (Entziehung der Fahrerlaubnis)

Ein eher grotesker, gleichwohl nicht weniger dramatischer Fall lag einer anderen Entscheidung des BGH<sup>20</sup> zugrunde. Der alkoholbedingt nicht mehr steuerungsfähige Angeklagte hatte ein Taxi in Anspruch und auf dem Beifahrersitz Platz genommen. Während der Fahrt lehnte er plötzlich seinen Kopf auf die Schultern des Taxifahrers, blockierte dessen Gegenwehr mit seinem Oberkörper und griff schließlich in das Lenkrad, das er nach rechts riss, so dass das Taxi, wie vom Angeklagten intendiert, von der Fahrbahn abkam und verunfallte, wobei der Angeklagte nach den Feststellungen der Vorinstanz auch im Zustand der Steuerungsunfähigkeit offenbar den Tod des Taxifahrers billigend in Kauf nahm. Tatsächlich wurde der Taxifahrer durch den Unfall schwer verletzt; am Fahrzeug entstand ein Totalschaden. Das Landgericht hatte den Angeklagten wegen vorsätzlichen Vollrausches verurteilt und ihm die Fahrerlaubnis unter Anordnung einer Sperrfrist für die Wiedererteilung entzogen. Diese Entscheidung hielt der revisionsgerichtlichen Überprüfung stand. Bei der Maßregelanordnung gegen einen Beifahrer sind zwar stets besonders gewichtige Hinweise auf seinen Einfluss auf die Führung des Kraftfahrzeuges oder die Fahrweise zu fordern, aus denen sich seine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt; diese lagen im vorliegenden Falle aber nach Auffassung des Senats vor.

## 3. § 69 a StGB (Sperrfrist)

Die Verhängung einer isolierten Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach § 69 a Abs. 1 Satz 3 StGB gegen den Beifahrer einer Drogentransportfahrt konnte nach dem Beschluss des 4. Strafsenats des BGH<sup>21</sup> keinen Bestand haben, wenn bei dem Angeklagten nicht die Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen, seine Tat mithin nicht bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist. Bei einer derartigen Maßregelanordnung gegen einen Beifahrer (oder Passagier) sind besonders gewichtige Hinweise auf seinen Einfluss auf die Führung des Kfz. oder die Fahrweise zu fordern, aus denen sich gerade dessen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt. Diese lagen indes nicht vor.

## 4. § 74 StGB (Einziehung)

In zwei Verfahren musste sich der BGH mit Fragen der Einziehung eines Kraftfahrzeuges beschäftigen.

Im ersten Fall<sup>22</sup> hatte das Landgericht den Angeklagten unter anderem wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr verurteilt und die Einziehung seines bei der Tat verwendeten Fahrzeugs angeordnet, dabei die Einziehungsanordnung ohne nähere Ausführungen auf § 74 StGB gestützt. Dies begegnete zwar durchgreifenden rechtlichen Bedenken, da die Anordnung der Entziehung im Ermessen des Gerichts steht und dies natürlich – aus den Urteilsgründen nachvollziehbar – ausgeübt worden sein muss; der Senat ließ den Strafausspruch gleichwohl bestehen, da das Gericht im Rah-

men der Strafzumessung immerhin die Wechselwirkung von Strafe und Einziehung bedacht hatte.<sup>23</sup>

Im zweiten Fall<sup>24</sup> hatte das Landgericht von der Einziehung abgesehen, weil die Fahrzeuge bei der Tatbegehung nicht gezielt, sondern eher willkürlich gebraucht worden seien, die Tat genauso gut an einem anderen Ort oder auch außerhalb der Fahrzeuge der Angeklagten hätte begangen werden können. Die Angeklagten betrieben nämlich einen Handel mit Rauschmitteln. Der diesbezügliche Warenaustausch fand jeweils in dem PKW BMW 420i des einen bzw. im PKW Porsche Macan S des anderen Angeklagten statt. Die Strafaussprüche des Landgerichts hob der Senat auf, weil die Ablehnung der Einziehung der Fahrzeuge schon im Ausgangspunkt als rechtsfehlerhaft ansah. Einziehungsfähige Tatmittel im Sinne des § 74 StGB sind nämlich nicht nur solche, die bei der eigentlichen Begehung der Tat Verwendung gefunden haben oder finden sollten, sondern auch jene, die die Tat vom Stadium der Vorbereitung bis zur Beendigung überhaupt ermöglicht oder zu ihrer Durchführung gedient haben oder hierzu erforderlich waren, und dabei der Gebrauch gezielt die Verwirklichung des deliktischen Vorhabens fördert oder auch nur fördern soll. Dies sah der Senat für den zu entscheidenden Fall zumindest als naheliegend an. Wird nämlich ein Rauschmittel bewusst in einem PKW transportiert oder – etwa zur Abschirmung – in einem PKW übergeben, wird die Tat durch den Einsatz des PKW intentional begünstigt. Wegen der Wechselwirkung zwischen Strafe und Einziehung wird das Landgericht die Strafaussprüche daher insgesamt neu bemessen müssen, insbesondere unter Berücksichtigung des Wertes der einzuziehenden Fahrzeuge.

## 5. § 142 StGB (Unfallflucht)

Mit einer überraschenden Entscheidung hat das OLG Naumburg<sup>25</sup> in der Literatur Kritik herausgefordert. Der Angeklagte hatte seinen PKW auf einem Supermarkt-Parkplatz abgestellt und sich einen Einkaufswagen besorgt. Da sich der Hund des Angeklagten losgemacht hatte, ließ der Angeklagte den Einkaufswagen los, um den Hund wieder anzuleinen. Hierbei rollte der Einkaufswagen aufgrund des abschüssigen Parkplatzgeländes trudelnd gegen ein anderes Fahrzeug und beschädigte dieses. Der Angeklagte nahm dies zwar wahr, begab sich aber trotzdem zum Einkaufen in den Supermarkt. Das Amtsgericht hatte den Angeklagten wegen unerlaubten Entfernens von Unfallort verurteilt, die dagegen eingelegte Berufung verwarf das Landgericht. So hatte sich das OLG Naumburg mit der Frage zu beschäftigen, ob sich die Kollision zwischen rollendem Einkaufswagen und parkendem Fahrzeug noch als Unfall im Straßenverkehr darstelle. Hierzu führt der Senat aus, dass sich der Unfall im öffentlichen Verkehrsraum ereignet habe, nämlich auf einem der Öffentlichkeit frei zugänglichen privaten Parkplatz. Allerdings sei auch dort nicht jeder Unfall ein tatbestandlicher

20 BGH, Ur. v. 10. Oktober 2024 – 4 StR 173/24, BeckRS 2024, 31751 = NSTZ-RR 2025,23.

21 BGH, Beschl. v. 31. Januar 2024 – 4 StR 205/23, BeckRS 2024, 3611.

22 BGH, Beschl. v. 23. Oktober 2024 – 4 StR 218/24, BeckRS 2024, 32890 = zfs 2025, 106.

23 Vgl. hierzu auch OLG Oldenburg, Beschl. v. 1. Juli 2024 – 2 ORbs 93/24, zfs 2025, 172.

24 BGH, Ur. v. 24. Oktober 2024 – 4 StR 249/24, BeckRS 2024, 37417.

25 OLG Naumburg, Besch. v. 6. Mai 2024 – 1 ORs 38/24, NSTZ 2025, 239 = DAR 2024, 513 m. Anm. Niehaus.

„Unfall im Straßenverkehr“; vielmehr müsse nach dem Schutzzweck der Norm des § 142 StGB ein straßenverkehrsspezifischer Gefahrenzusammenhang dergestalt vorliegen, dass sich gerade typische Gefahren des Straßenverkehrs verwirklicht haben müssten. Dazu müsse sich ein Fahrzeug nicht zwangsläufig bewegt haben, da auch der ruhende Verkehr zum Straßenverkehr zähle. Auch Fußgänger zählten nach der Gesetzesänderung vom 2. April 1940 (!) zu den Teilnehmern des Straßenverkehrs im Sinne des § 142 StGB. Dass diese sich auch mit Einkaufswagen im öffentlichen Verkehrsraum bewegten, sei durchaus üblich. Eine willensgesteuerte unfallursächliche Bewegung des Tatmittels sei nicht erforderlich, so dass die Kollision zwischen führerlosem Einkaufswagen und parkendem Kraftfahrzeug als „Unfall im Straßenverkehr“ anzusehen sei. Gleichwohl sind nach Meinung des Autors gravierende Zweifel angebracht, ob hier nicht die Auslegung des § 142 StGB womöglich völlig überdehnt worden ist, da der in Rede stehende Schadensfall sicherlich nicht in einem „straßenverkehrsspezifischen Gefahrenzusammenhang“ zu sehen ist, wie er sich nach der Vorstellung des Gesetzgebers von 1940 dargestellt haben mag.

Mit einer (vielleicht) ähnlichen Konstellation hatte sich der 4. Strafsenat des BGH<sup>26</sup> zu beschäftigen. Der Angeklagte fuhr mit seinem PKW auf den auf dem Gehweg gehenden Geschädigten zu, um diesen unter billiger Inkaufnahme auch seines Todes zu verletzen. Nach der Kollision setzte der Angeklagte die Fahrt auf dem Bürgersteig noch etwa 50 m fort, wobei er mehrere am Straßenrand geparkte Fahrzeuge erheblich beschädigte, und entfernte sich sodann vom Tatort. Die Jugendkammer des Landgerichts hatte den Angeklagten vom Vorwurf des unerlaubten Entfernens vom Unfallort freigesprochen, da sie das Vorliegen eines Unfalls im Sinne des § 142 StGB verneint hatte. Dem folgte der BGH nicht. Der Unfall im Sinne des § 142 StGB setzt einen verkehrsspezifischen Gefahrenzusammenhang, in dem sich die typischen Gefahren des Straßenverkehrs verwirklicht haben müssen. Dies ist zwar dann zu verneinen, wenn das schädigende Ereignis Auswirkung einer deliktischen Planung ist, wie bei dem Angriff auf den Geschädigten. Anders sieht es aber aus, wenn sich im Fortgang des Geschehens weitere Schäden ereignen, die nicht von der ursprünglichen deliktischen Planung erfasst sind, das Fahrzeug also nicht mehr als Tatwaffe genutzt wird, sondern als Fahrzeug, das unbeabsichtigt in eher tragischer Verkettung rein physikalischer Elemente weitere Sachschäden verursacht infolge des allgemeinen Verkehrsrisikos.

Der 4. Strafsenat des BGH<sup>27</sup> hatte sich in einem weiteren Fall mit der Frage der Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort zu beschäftigen. Die Angeklagten K, M und Y hatten mit einem hochmotorisierten PKW dergestalt einen Ausflug unternommen, dass jeder von ihnen das Fahrzeug zeitweise führen sollte. Auf der Flucht vor der Polizei nach einer gescheiterten Polizeikontrolle verursachte K als Fahrer einen schweren Verkehrsunfall. Danach verständigten sich die drei Angeklagten, den Unfallort zu verlassen, und verließen zeitnah zueinander das Fahrzeug und liefen davon. Das Landgericht hatte bezüglich der Angeklagten M und Y auf psychische Beihilfe zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort erkannt. Der Senat hat auf die Revision der Angeklagten diesen Schuldspruch gehalten und dahinstehen lassen, ob M und Y nicht ihrerseits wartepflichtig gewesen seien und dem-

nach auch als Haupttäter hätten verurteilt werden können, da die Angeklagten als alleinige Revisionsführer durch diese Nichtverurteilung schließlich nicht beschwert seien.

## 6. § 240 StGB (Nötigung)

Verkehrsblokkaden durch Klimaaktivisten waren auch 2024 wieder Gegenstand höchstrichterlicher Rechtsprechung. Das AG Nürnberg hatte vier Angeklagte, die an Verkehrsblokkaden zum Zweck des Protests teilgenommen hatten, wegen gemeinschaftlicher Nötigung in 18 Fällen zu Geldstrafen verurteilt. Die Berufung dagegen war vom Landgericht Nürnberg-Fürth als unbegründet verworfen worden. Die dagegen gerichtete Revision zum BayObLG<sup>28</sup> führte zur Abänderung des Schuldspruchs dahingehend, dass der Vorwurf der Nötigung sich in Anlehnung an die sogenannte Zweite-Reihe-Rechtsprechung des BGH<sup>29</sup> nur auf diejenigen Verkehrsteilnehmer als Geschädigte beziehen durfte, die nicht in der ersten Reihe vor den Demonstrierenden zum Stehen gekommen waren. Das Gericht führte hierzu weiter aus, dass die Teilnahme an gezielten Verkehrsblokkaden zum Zwecke des Protests im Hinblick auf Ursachen des Klimawandels grundsätzlich strafbar sein könne. Die Wahrunterstellung von möglichen Auswirkungen des Klimawandels muss sich dabei aber nicht im Bereich der Verwerflichkeitsprüfung auswirken, sondern kann auch erst bei der Strafzumessung berücksichtigt werden. In jedem Falle bedarf die Feststellung der Verwerflichkeit immer einer an den Umständen des Einzelfalls orientierten Abwägung

## 7. § 315 c StGB (Straßenverkehrgefährdung)

Mit der Frage, ob ein Abbremsen im Zusammenhang mit einem Überholmanöver als Gefährdung des Straßenverkehrs einzustufen sei, hatte sich das BayObLG<sup>30</sup> zu befassen.

Der Angeklagte befuhr mit seinem PKW die Bundesstraße 8. Vor ihm fuhr der Geschädigte mit einem 16,5 m langen Gespann aus Zugmaschine und Auflieger mit einer Geschwindigkeit von etwa 68 km/h bei einer für ihn geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h. Der Angeklagte überholte den Geschädigten im Bereich einer langgezogenen Rechtskurve, scherte in einem Abstand von etwa 16 m vor dem Geschädigten wieder ein und bremste sodann sein Fahrzeug ohne verkehrsbedingten Grund von zunächst 100 km/h bis fast zum Stillstand ab, um den Geschädigten ebenfalls zum Abbremsen zu zwingen und ihn hierdurch zu maßregeln. Infolge des Bremsvorganges aktivierte sich im LKW des Geschädigten noch vor dessen Reaktion das Notbremssystem und brachte den LKW zum Stillstand.

Das Landgericht hatte den Angeklagten in der Berufungsinstanz u. a. wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt. Das BayObLG hob diesen Strafausspruch auf und änderte ihn ab auf den Vorwurf der Nötigung. Den Tatbestand des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 b StGB sah das Gericht als nicht erfüllt an. Ein bewusst scharfes Abbremsen unter

26 BGH, Urt. v. 20. Juni 2024 – 4 StR 14/24, BeckRS 2024, 22369.

27 BGH, Urt. v. 1. August 2024 – 4 StR 409/23, BeckRS 2024, 22384 = zfs 2025, 165.

28 BayObLG, Beschl. v. 12. November 2024 – 203 StRR 250/24, NJW 2025, 984.

29 Vgl. hierzu auch BVerfG, Beschl. v. 7. März 2011 – 1 BVR 388/05, NJW 2011, 3020 = NSTZ 2011, 443.

30 BayObLG, Beschl. v. 22. Juli 2024 – 203 StRR 287/24, zfs 2025, 167 = VerkMitt 2024, 72 (Nr. 52) = SVR 2024, 471.

Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Satz 2 StVO, das in einem engen zeitlichen und situativen Zusammenhang mit dem Wiedereinscheren in die Fahrspur des Überholten erfolgt, ist nur dann vom Begriff des falschen Überholens erfasst, wenn der Überholende vor dem zu betrachtenden Bremsmanöver mit nicht einmal so ausreichendem Abstand zum überholten Fahrzeug auf dessen Fahrspur einschert, dass er den Überholten schon unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen gefahrenen Geschwindigkeiten behinderte. Ist demgegenüber der Überholvorgang selbst durch das an sich ordnungsgemäße Wiedereinscheren vor dem Überholten abgeschlossen, ist ein auch unmittelbar darauffolgendes Abbremsen dem Überholvorgang nicht mehr zuzuordnen.

## 8. § 315 d StGB (Verbotene Kraftfahrzeugrennen)

Noch immer muss sich die Justiz mit den Auswüchsen illegaler Kraftfahrzeugrennen befassen.

Bei der Beurteilung von sogenannten „Alleinrennen“ insbesondere bei Polizeiverfolgungsfahrten stellen die Gerichte gerne auf die Angaben der verfolgenden Polizeibeamten ab, die sich ihrerseits gerne darauf beschränken, die verlässlichen Daten ihres Tachometers wiederzugeben. Das ist allerdings nach der Auffassung des Kammergerichts<sup>31</sup> nicht ausreichend. Dem Gericht zufolge ist es vielmehr fehlerhaft, wenn die Urteilsfeststellungen in Bezug auf das abgeurteilte „Alleinrennen“ nicht das Fahrverhalten des Angeklagten darstellen, sondern dasjenige der verfolgenden Polizeibeamten. Schließlich ist das Revisionsgericht im Grundsatz weder befugt noch in der Lage, aus dem Fahrverhalten der Polizeibeamten allein tragfähige Schlussfolgerungen auf die Fahrweise des Angeklagten und die von diesem erzielte Geschwindigkeit zu ziehen. Derartige Schlussfolgerungen auszuformulieren und sie in der Beweiswürdigung zu begründen, ist ausschließlich Aufgabe des Tatgerichts.

In der weiter oben bereits angesprochenen Entscheidung des BGH<sup>32</sup> hatte das Landgericht anlässlich der Polizeiflucht der Täter das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 315 d StGB verneint, da angesichts der menschenleeren Straßen kein sonstiges Verkehrsgeschehen stattgefunden habe, auf das der Angeklagte habe Rücksicht nehmen können oder müssen. Eine konkrete Gefährdung schutzwürdiger Interessen Dritter muss jedoch schließlich weder objektiv eingetreten noch subjektiv intendiert oder in Kauf genommen sein. Ohnehin wären auch die verfolgenden Polizeibeamten als vom Schutzbereich der Norm erfasst zu sehen. Für die Frage der Rücksichtslosigkeit als schuldsteigerndem Gesinnungsmerkmal wäre jedenfalls die für das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit ursächliche Motivation des Angeklagten auch in den Blick zu nehmen gewesen.

In einer anderen Sache beanstandete der Senat<sup>33</sup>, dass im landgerichtlichen Urteil überhaupt keine Feststellungen zur Rennabsicht des Angeklagten getroffen worden seien, da sich das Landgericht an die – insoweit gleichermaßen unvollständigen – Feststellungen des Amtsgerichts gebunden fühlte.<sup>34</sup>

## 9. § 316 StGB

Das Amtsgericht hatte gegen den Angeklagten den Vorwurf einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt erhoben und die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen, obgleich bei dem 70jährigen Angeklagten nur eine BAK von 1,09 ‰ festgestellt worden war.

Immerhin war er, zwar nicht während der Fahrt, aber bei der Kontrolle mit einem unsicheren Verhalten aufgefallen war. Das Landgericht Karlsruhe<sup>35</sup> hob die Entscheidung mit dem Hinweis auf, dass die Grenze für die absolute alkoholbedingte Fahruntauglichkeit gemäß § 316 StGB bei genau und nicht etwa 1,1 ‰ liege. Unsicherheiten bei der Kontrolle seien naheliegender Weise nicht auf den Alkohol zurückzuführen, sondern auf sein Alter, die Nervosität in der Kontrollsituation und eine kürzlich erlittene Schienbeinfraktur.

Soweit infolge der Cannabis-Teil-Legalisierung im Jahre 2024 noch nicht vollstreckte Strafurteile ganz oder teilweise auf einem Verstoß gegen Verkehrsvorschriften beruhen, die das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von THC nach den alten Grenzwerten unter Strafe stellen, sind diese nach Art. 316 p i. V. m. Art. 313 EGStGB aufzuheben bzw. abzuändern. Zuständig hierfür sind nach der Entscheidung der BGH<sup>36</sup> die Gerichte des ersten Rechtszuges. Das OLG Jena<sup>37</sup> entschied hierzu allerdings, dass sich das Erfordernis der Neufestsetzung einer Strafe aufgrund des Inkrafttretens des Konsumcannabisgesetzes nur auf solche Strafen bezieht, die nach neuem Recht gar nicht mehr strafbar sind. Da zeichnen sich womöglich in Fällen der Gesamtstrafenbildung interessante Fallgestaltungen für die Zukunft ab

## 10. Deutsche Gerichtsbarkeit

Auch wenn die Entscheidung des BayObLG<sup>38</sup> eigentlich eine Bußgeldsache betraf, ist sie doch von derart weitgreifender Bedeutung, dass sie schon (auch) als für das Verkehrsstrafrecht gültig anzusehen ist.

Der Betroffene, deutscher Staatsangehöriger und Honorarkonsul der Republik X, war vom Amtsgericht wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit zu einer Geldbuße verurteilt worden. Hiergegen wandte sich der Betroffene in der Rechtsbeschwerde u. a. mit der Rüge, Honorarkonsul der Republik X zu sein und die Fahrt in Wahrnehmung seiner konsularischen Aufgaben durchgeführt zu haben, er daher Immunität genieße. Dem trat das BayObLG entgegen. Honorarkonsuln steht gemäß Art. 1 Abs. 3, 71 Abs. 1 Satz 1 Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen lediglich Amtshandlungsimmunität zu. Diese umfasst nur unmittlere, echte Amtshandlungen in Wahrnehmung konsularischer Aufgaben. Von Honorarkonsuln im Straßenverkehr begangene Ordnungswidrigkeiten unterliegen demgemäß uneingeschränkt der deutschen Gerichtsbarkeit, wenn die den Verstößen zugrunde liegenden Fahrten lediglich der Vorbereitung einer konsularischen Handlung dienen.

31 KG Berlin, Beschl. v. 1. März 2024 – 3 ORs 16/24 – 161 SRs 4/24, zfs2024, 707.

32 BGH (Fn. 19).

33 BGH, Beschl. v. 27. März 2024 – 4 StR 493/23, BeckRS 2024, 10746 = NSTz 2024, 539.

34 Ähnlich im übrigen auch BGH, Urt. v. 29. Februar 2024 – 4 StR 350/23, BeckRS 2024, 7217 = DAR 2025, 25.

35 LG Karlsruhe, Beschl. v. 26. April 2024 – 3 Qs 25/24, zfs2024, 708.

36 BGH, Beschl. v. 23. Oktober 2024 – 2 ARs 179/24, 2 AR 110/24, BeckRS 2024, 37261 = NJW Special 2025, 89 = NJW 2025, 676.

37 OLG Jena, Beschl. v. 30. September 2024 – 1 Ws 328/24, BeckRS2024, 28537 = NJ 2024, 560.

38 BayObLG, Beschl. v. 1. Juli 2024 – 201 ObOWi 405/24 – Blutalkohol 2025, 79, zfs 2025, 107.

## II. Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht

### 1. Akteneinsicht

Nach drei aktuellen Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs Baden-Württemberg<sup>39</sup> ist die Versagung des Zugangs zu bei der Bußgeldbehörde vorhandenen Informationen verfassungswidrig, so dass die den Verfahren zugrundeliegenden amtsgerichtlichen Bußgeldentscheidungen aufgehoben und zur erneuten Entscheidung an die Amtsgerichte zurückverwiesen worden sind.

Das OLG Frankfurt/Main<sup>40</sup> hat die Einsichtsrechte von Betroffenen in Messdaten geklärt. Grundsätzlich hat jeder Betroffene das Recht, die ausgewertete Falldatei auf korrekte Zuordnung und Auswertung zu überprüfen. Insoweit steht ihm ein Einsichtsrecht zu. Die nicht ausgewertete Falldatei ist allerdings nicht Teil der Verfahrensakte und daher vom reinen Einsichtsrecht in die Ermittlungsakte nicht erfasst. Die unausgewertete Falldatei kann aber nach Terminvereinbarung bei der Bußgeldbehörde eingesehen und mit dem dort vorgehaltenen Auswerteprogramm und dem Schlüssel eigenständig ausgelesen und ausgewertet werden. Eine Übersendung an die Kanzlei des Verteidigers, noch gar in einem bestimmten Dateiformat könne hingegen nicht verlangt werden.

Nach einer Entscheidung des AG Bernkastel-Kues<sup>41</sup> ist die Einstellung des Verfahrens geboten, wenn die Bußgeldstelle trotz gerichtlichen Beschlusses nach § 62 OWiG die Herausgabe des Beschilderungsplans samt straßenverkehrsrechtlicher Anordnung verweigert.

### 2. Messverfahren

Nach einer Entscheidung des Kammergerichts<sup>42</sup> sind grundsätzlich bei der Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit ungeeichtem Tacho Toleranzabzüge vorzunehmen. Wie hoch der in Abzug zu bringende Sicherheitsabschlag sein soll, hat dabei der Tatrichter in freier Beweiswürdigung zu beurteilen und zu begründen. Will er insoweit von den in der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Toleranzwerten abweichen, bedarf es eingehender Darlegung, warum dies ausnahmsweise als geboten angesehen wird. Dies hat auch tatsächlich auf der Grundlage einer konkreten Beweisaufnahme zu geschehen.

Nach einer Entscheidung des AG Dortmund<sup>43</sup> kann bei einer Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren mit einem Polizeifahrzeug mit nicht geeichtem Tacho in einem 1,5 km langen Tunnel durch eine vom Tacho abgelesene Geschwindigkeit von vielleicht 135 km/h, 140 km/h oder auch 145 km/h bei eventuell gleichbleibendem oder aber sich vergrößerndem Verfolgungsabstand von nicht feststellbarer Länge keine zuverlässig ermittelte Geschwindigkeit festgestellt werden, weil schlechterdings keine ausreichenden Feststellungen zu einer tatsächlich vom Betroffenen gefahrenen Geschwindigkeit vorliegen. Dieser Mangel ist auch nicht mit einer Verdoppelung des eigentlichen Toleranzwerts zu „retten“.

Holt das Amtsgericht im Hinblick auf eine Geschwindigkeitsmessung ein Sachverständigengutachten ein und schließt es sich im Urteil den Ausführungen des Gutachters an, müssen nach einer Entscheidung des BayObLG<sup>44</sup> gleichwohl im Urteil die wesentlichen Anknüpfungstatsachen zumindest derart wiedergegeben werden, wie es zum Verständnis des Gutachtens und zur Beurteilung seiner Schlüssigkeit unab-

dingbar ist, um dem Rechtsbeschwerdegericht eine Überprüfung überhaupt zu ermöglichen.

### 3. Geschwindigkeitsüberschreitungen

Nach einer Entscheidung des Kammergerichts<sup>45</sup> besteht für einen Verkehrsteilnehmer keine Erkundigungspflicht, ob für den Ort des Antritts seiner Fahrt temporär eine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt. Im entschiedenen Fall hatte der Betroffene seinen Angaben zufolge sein Fahrzeug bei seiner Ex-Frau abholen wollen und den Abstellort fußläufig durch den angrenzenden Park erreicht, daher die temporär aufgestellte Beschilderung auch gar nicht wahrgenommen. Der Senat hob daher die erstinstanzliche Entscheidung auf und verwies die Sache zur erneuten Verhandlung zurück an das Amtsgericht, insbesondere auch zur Aufklärung, ob dem Betroffenen es sich im aktuellen Fall möglicherweise aufgrund der örtlichen Verhältnisse hätte aufdrängen müssen, dass am Tatort eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung gelten könnte.

### 4. Rotlichtverstoß

Nach einer Entscheidung des OLG Düsseldorf<sup>46</sup> muss sich das Tatgericht in der Regel im Rahmen einer wertenden Auseinandersetzung zu den Grundlagen und dem Beweiswert einer zeugenschaftlichen Schätzung äußern, wenn es die Beobachtungen eines Zeugen zur Grundlage einer Verurteilung wegen eines qualifizierten Rotlichtverstoßes machen will. Das Gericht kann nicht die schlichte Aussage des Zeugen unhinterfragt übernehmen; es muss sich vielmehr im Rahmen der Beweiswürdigung kritisch auch mit der Wahrnehmungs- und Urteilsfähigkeit des Zeugen befassen.

### 5. § 24 a StVG

Durch die Teil-Legalisierung des Genusses von Cannabis hat sich ein ganz neues Arbeitsfeld eröffnet. Abgesehen von jedenfalls nicht in diesem Segment abzuhandelnden neuen Fragen des Fahrerlaubnis- und BtM-Rechts, stellt sich doch schon die Frage, wie mit Altfällen umzugehen ist.

Das BayObLG<sup>47</sup> hatte nach Inkrafttreten des § 24 a Abs. 1 a StVG nF über eine Rechtsbeschwerde gegen die Entscheidung eines Amtsgerichts zu entscheiden, mit der dem Betroffenen vor dem Inkrafttreten des § 24 a Abs. 1 a StVG nF wegen Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von

39 VerfGH Baden-Württemberg, Urt. v. 27. Januar 2025 – 1 VB 173/21, 1 VB 36/22 und 1 VB 11/23, Verkehrsrecht 2025, 6 = ZAP 2025, 190 = juris Nr.: NJRE001598714.

40 OLG Frankfurt/Main, Beschl. v. 4. Februar 2025 – 2 ORbs 233/24, juris Nr.: NJRE001605397.

41 AG Bernkastel-Kues, Beschl. v. 27. Mai 2024 – 8 OWi 8011 Js 14085/24, zfs 2025, 52.

42 KG Berlin, Beschl. v. 14. Juni 2024 – 3 ORbs 100/24 – 162 SsBs 18/24, zfs 2025, 48.

43 AG Dortmund, Urt. v. 17. Oktober 2024 – 729 Owi-267 Js 1305/24-100/24, DAR 2025, 92.

44 BayObLG, Beschl. v. 25. März 2024 – 202 ObOWi 86/24, DAR 2024, 456 m. Anm. Gratz.

45 KG Berlin, Beschl. v. 28. Mai 2024 – 3 ORbs 83/24 – 122 SsBs 13/24, zfs 2024, 709.

46 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 31. Mai 2024 – IV-3 ORbs 85/24, zfs 2024, 710.

47 BayObLG, Beschl. v. 10. Oktober 2024 – 202 ObOWi 989, 24, DAR 2024, 686 = Blutalkohol 2025, 77; gleichermaßen OLG Oldenburg, Beschl. v. 29. August 2024 – 2 ORbs 95/24, DAR 2024, 631 = BeckRS 2024, 22071; hierzu auch Krumm, NJ 2025, 56, 58 f.

THC unterhalb des neuen Grenzwerts eine Geldbuße und ein Fahrverbot auferlegt worden war. Da eben durch die Einlegung der zulässigen Rechtsbeschwerde die amtsgerichtliche Entscheidung noch nicht rechtskräftig war, war der Betroffene hier infolge zwischenzeitlicher Änderung der Rechtslage freizusprechen.

Im Hinblick auf die neue Rechtslage ist auch eine Entscheidung des AG Gießen<sup>48</sup> interessant. Der Betroffene führte am 13. Februar 2024 in der Probezeit nach § 2 a StVG vor Vollendung des 21. Lebensjahres im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug; im Blutserum wurde ein THC-Wert von 3,3 ng/ml festgestellt. Der Bußgeldbescheid erging noch nach altem Recht; auf seinen Einspruch hin war dieser abzuändern und der Betroffene nur noch wegen einer Zuwiderhandlung gegen § 24 c Abs. 1 Nr. 2 StVG nF zu einer Regelbuße zu verurteilen, ohne dass noch zusätzlich ein Fahrverbot zu verhängen war.

## 6. Fahrverbot

Immer wieder haben sich die Gerichte mit der Frage zu beschäftigen, ob aus Härtegründen von der Verhängung eines Fahrverbots abzusehen ist.

Das Amtsgericht Landstuhl<sup>49</sup> hatte es nicht als unzumutbare Härte angesehen, dass der verrentete Betroffene bei einem Familieneinkommen von nur 700 EUR seine Ehefrau in regelmäßigen Abständen zum Arzt fahren muss. Schließlich habe der – hinsichtlich des Tatvorwurfs auch wenig einsichtige – Betroffene auch nicht dargetan, weshalb es seiner Ehefrau nicht möglich sein sollte, in dem überschaubaren Zeitraum des Fahrverbots mit den verfügbaren öffentlichen Verkehrsmitteln oder durch Inanspruchnahme von Verwandten oder Bekannten, notfalls auch unter Inanspruchnahme sozialrechtlicher Ansprüche für Taxifahrten, zu notwendigen Arztterminen zu gelangen.

In einer anderen Angelegenheit hatte sich der mit sogar nur 312 EUR verrentete 86-jährige Betroffene darauf berufen, eigene Arzttermine nicht wahrnehmen zu können. In diesem Falle hatte das OLG Oldenburg<sup>50</sup> die erstinstanzliche Anordnung des Fahrverbots aufgehoben. Es ist eben letztendlich immer eine Frage der Würdigung des Einzelfalls.<sup>51</sup>

Nur weil der Betroffene beruflich auf sein Fahrzeug angewiesen ist,<sup>52</sup> selbst wenn er „in einem exorbitanten Maß auf seine Fahrerlaubnis angewiesen“ ist,<sup>53</sup> rechtfertigt dies für sich allein das Absehen vom Fahrverbot nicht, zumal der Betroffene dann, wenn er in besonderem oder „exorbitantem“ Maße auf seine Fahrerlaubnis angewiesen ist, auch einen besonderen Grund habe, sich im Verkehr verantwortungsbewusst zu verhalten. Ausnahmen kommen nur dann in Betracht, wenn die Verhängung des Fahrverbots zum Verlust des Arbeitsplatzes oder der wirtschaftlichen Existenz als Selbständiger bzw. Freiberufler führen würde und dies auch nicht durch zumutbare Vorkehrungen vermieden werden kann. Dies muss allerdings dann auch im Einzelfall nachvollziehbar begründet werden.

Eine überlange Verfahrensdauer kann allerdings der Verhängung eines Fahrverbots entgegenstehen, jedenfalls wenn zwischen Tat und Urteilsverkündung ein Zeitraum von mehr als zwei Jahren liegt.<sup>54</sup>

In Notstandssituationen, wie z. B. bei einem tatrichterlich festgestellten dringenden Bedürfnis zur Verrichtung einer Notdurft, kann – je nach den Umständen des Einzelfalls –

das Handlungsunrecht für die Anordnung eines Fahrverbots ausnahmsweise fehlen.<sup>55</sup>

Sieht das Amtsgericht aus eigenem Antrieb im Bußgeldverfahren von dem im Bußgeldbescheid noch verhängten Fahrverbot ab und verdreifacht stattdessen die Regelgeldbuße, verstößt dies zwar nicht gegen das Verschlechterungsverbot, kann aber nach einer Entscheidung des OLG Schleswig<sup>56</sup> eine Beschwer des Betroffenen begründen, da die Geldbuße innerhalb der Sanktionsform eine wirtschaftliche Belastung darstellt, so dass das Urteil jedenfalls ohne ausreichende Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen insoweit rechtsfehlerhaft sein kann, als die Erhöhung des Bußgeldes nicht „angemessen“ im Sinne des § 4 Abs. 4 BKatV ist.

Auf die Dauer eines zu verhängenden Fahrverbots ist gem. § 25 Abs. 6 Satz 1 StVG die Dauer einer etwaigen vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111 a StPO anzurechnen. Einer solchen vorläufigen Entziehung steht gleich die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins nach § 94 StPO (§ 25 Abs. 6 Satz 3 StVG). Hieran fehlt es jedoch dann, wenn der Führerschein des Betroffenen lediglich aufgrund polizeigesetzlicher Ermächtigungsgrundlage präventiv sichergestellt worden war. Eine analoge Anwendung des § 25 Abs. 6 Satz 3 StVG scheidet aus, da im Hinblick auf die Eingriffsintensität keine Vergleichbarkeit besteht, zumal das Führen von Kraftfahrzeugen während der Dauer einer (nur) auf polizeirechtlicher Grundlage erfolgten Sicherstellung nicht nach § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG strafbar, sondern nur über § 75 Nr. 4 i. V. m. § 4 Abs. 2 Satz 2 FeV ahndbar ist.<sup>57</sup>

## 7. Rettungsgasse/Einsatzfahrzeuge

In einem vom OLG Hamm<sup>58</sup> entschiedenen Fall hatte das Amtsgericht dem betroffenen LKW-Fahrer eine Geldbuße und ein Fahrverbot auferlegt, weil dieser auf der Autobahn zum Überholen angesetzt habe, obwohl auf der linken Fahrspur ein Polizeifahrzeug mit Sonderrechten (Blaulicht, Martinshorn) herangekommen war, das aufgrund des Überholmanövers des Betroffenen von 180 km/h stark abgebremsen werden müssen. Der 5. Senat hielt das Urteil nicht für überprüfbar wegen gravierender Darstellungsmängel. Insbesondere habe es das Amtsgericht unterlassen, Feststellungen zur Geschwindigkeit des LKW zu treffen und in

48 AG Gießen, Beschl. v. 4. November 2024 – 509 OWi 901 Js 30675/24(15/24), DAR 2025, 93 m. Anm. *Schäpe*.

49 AG Landstuhl, Urt. v. 2. Februar 2024 – 3 OWi 4211 Js 9376/23, DAR 2024, 459.

50 OLG Oldenburg, Beschl. v. 15. August 2024 – 2 QRbs 114/24, BeckRS 2024, 20977 = DAR 2024, 690 m. Anm. *Fromm*.

51 Vgl. hierzu auch OLG Hamburg, Beschl. v. 19. Februar 2024 – 9 ORbs 38/23, BeckRS 2024, 2809.

52 KG Berlin, Beschl. v. 11. September 2024 – 122 SsBs 25/24, BeckRS 2024, 25513.

53 OLG Brandenburg, Beschl. v. 15. Juli 2024 – 2 ORbs 107/24, BeckRS 2024, 19465.

54 OLG Brandenburg, Beschl. v. 15. Juli 2024 – 1 ORbs 134/24, BeckRS 2024, 19453 = Blutalkohol 2025, 82.

55 OLG Hamm, Beschl. v. 28. März 2024 – 5 ORbs 35/24, SVR 2024, 354 m. Anm. *Dübbers*.

56 OLG Schleswig, Beschl. v. 19. Juni 2024 – 1 ORbs 60/24, BeckRS 2024, 14022 = SVR 2025, 39.

57 AG Landstuhl, Beschl. v. 5. September 2024 – 2 OWi 157/24, Blutalkohol 2025, 83.

58 OLG Hamm, Beschl. v. 2. Juli 2024 – 5 ORbs 132/24, DAR 2024, 628.

welchem Abstand sich das Polizeifahrzeughinter dem LKW befand, als dieser zum Überholen ausscherte, so dass sich nicht überprüfen lasse, ob es dem Betroffenen bei aufmerksamer Beachtung der Verkehrslage überhaupt möglich gewesen wäre, das mit Sonderrechten herannahende Polizeifahrzeug rechtzeitig wahrzunehmen und hierauf angemessen zu reagieren.

In der bereits im Zusammenhang mit der Verhängung eines Fahrverbots erwähnten Entscheidung des AG Landstuhl<sup>59</sup> hatte das Gericht den Betroffenen zu einer Geldbuße wegen Verstoßes gegen § 38 Abs. 1 Satz 2 StVO verurteilt, da der Betroffene den Weg für das Einsatzfahrzeug nicht schnell genug frei gemacht hatte. Der Betroffene hatte das mit allen optischen und akustischen Signalen (Blaulicht, Lichthupe, Martinshorn, akustische Hupe) hinter ihm fahrende Fahrzeug zunächst nicht wahrgenommen, da er sich mit seiner Frau unterhalten und auch noch Radio gehört habe. Das Gericht führte aus, dass ein Fahrzeugführer immer dafür Sorge tragen müsse, dass er das Martinshorn eines Einsatzfahrzeuges jederzeit hören könne. Insoweit ist auch eine zu langsame Reaktion bereits ordnungswidrig und mit Geldbuße zu ahnden.

## C. AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM VERKEHRSZIVILRECHT (RÜDIGER BALKE)

### I. Straßenverkehrsgesetz (StVG)

#### 1. Gebrauch als Arbeitsmaschine (§ 7 StVG)

Ein Sturz bei Malerarbeiten aus einem am Hydraulik-Frontlader eines Traktors befestigten Personenkorb ereignet sich nach Ansicht des OLG Hamm<sup>60</sup> nicht beim Betrieb des Traktors. Das der Traktor für die Arbeiten immer wieder ein Stück versetzt wurde, spielte keine Rolle. Vielmehr wirkten sich in dem Unfall die Gefahren der im Vordergrund stehenden Arbeitsfunktion aus.

#### 2. Gefährdungshaftung

##### a) Betriebsgefahr gemäß § 7 StVG

Das OLG Schleswig<sup>61</sup> hatte sich mit einem Schaden zu beschäftigen, der zwischen zwei Fahrzeugen auf einem Autozug nach Sylt (Sylt-Shuttle) entstanden war. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme war bei einem in Frankreich zugelassenen Sprinter zu Beginn der Bahnfahrt weder die Handbremse aktiviert noch ein Gang eingelegt worden. Beim mehrmaligen Anfahren und Abstoppen des Zuges rissen die Sicherungsgurte und der Sprinter stieß mehrmals gegen einen Pkw. Die Haftung aus Betriebsgefahr verwirklicht sich nach Ansicht des OLG Schleswig auch dann, wenn einzig die von außen wirkende Kraft des Windes den Schaden im ruhenden Verkehr bewirkt hat. Die Beeinflussung von Fahrzeugen (insbesondere mit höheren Aufbauten) durch Wind stellt grundsätzlich auch eine typische Gefahrenquelle des Straßenverkehrs dar, die bei wertender Betrachtung vom Schutzzweck der Gefährdungshaftung miterfasst wird.

Das Thüringer OLG weist darauf hin, dass von dem die Gefährdungshaftung grundsätzlich auslösenden Betrieb eines Kraftfahrzeugs auch dann noch auszugehen ist, wenn es nach einem Erstunfall am Straßenrand fahruntüchtig steht, der Fahrer es verlassen hat und ein nachfolgendes Fahrzeug auffährt.<sup>62</sup>

##### b) Brand und bei „Betrieb“ gemäß § 7 StVG

Beim Versuch ein Fahrzeug mit Benzin aus einem Benzinkanister zu betanken, geriet der Benzinkanister nach dem Öffnen des Deckels durch eine Stichflamme in Brand und verursachte in einer Tiefgarage Verrußungsschäden. Nach einem Urteil des OLG Dresden<sup>63</sup> sind Schäden beim Betankungsvorgang allerdings nur dann beim Betrieb eines Fahrzeugs eingetreten, wenn sich bei der Schadensentstehung die von einem Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr realisiert hat. Dies wurde vorliegend bei der statischen Aufladung des Kanisters außerhalb des Fahrzeugs verneint und die Klage des Gebäudeversicherers abgewiesen.

## II. Haftungsrecht

### 1. Vorfahrt

Das OLG Saarbrücken hatte eine häufig vorkommende Unfallsituation zu bewerten. Der Kläger fuhr mit seinem VW T 4 innerorts. Rechts konnte er nicht fahren, weil dort Fahrzeuge parkten. Er fuhr daher mittig auf eine Kreuzung zu. Dort kam die Beklagte aus einer von links einmündenden untergeordneten Straße und bog nach rechts ab, dem Kläger entgegen. Es kam zum Unfall. Das OLG Saarbrücken<sup>64</sup> hat insoweit entschieden, dass die Alleinhaftung bei der Vorfahrtverletzung liegt. Denn die Vorfahrt des Klägers erstreckt sich über die gesamte Straßenbreite. Die Regelungen des § 6 StVO und 2 Abs. 2 StVO dienen nicht dem Schutz des einbiegenden Verkehrs, sondern der Regelung des fließenden Verkehrs. Den Kläger traf daher kein Verschulden und auch die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs trat hinter dem Verschulden der Beklagten zurück.

### 2. Rechts vor links auf Parkplätzen

Immer wieder kommt es im Zusammenhang mit Unfällen auf Parkplätzen zu Rechtsstreitigkeiten. Das OLG Zweibrücken<sup>65</sup> weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, dass es zur unmittelbaren oder im Rahmen einer Pflichtenkonkretisierung nach § 1 Abs. 2 StVO nur mittelbaren Geltung der Vorfahrtsregel „rechts vor links“ auf öffentlichen Parkplätzen nur dann kommt, wenn beide aufeinanderstoßenden Fahrspuren eindeutig Straßencharakter haben.

### 3. Mitverschulden

#### a) Fahrgast in einem Linienbus

Die Notwendigkeit zur Eigensicherung in einem im Nahverkehr eingesetzten Omnibus besteht nicht nur für den stehenden, sondern auch für den sitzenden Fahrgast, da der Bus auf seinen Sitzplätzen gerade nicht über gängige Sicherungsmechanismen, wie Anschnallgurte, verfügt. Nach dem

59 AG Landstuhl (Fn. 49).

60 OLG Hamm, Ur. v. 4. Dezember 2024 – 11 U 84/23, BeckRS 2024, 42570.

61 OLG Schleswig, Beschl. v. 31. Juli 2024 – 7 U 48/24, SVR 2025, 60 m. Anm. *Schröder*.

62 OLG Jena, Beschl. v. 30. Juli 2024 – 2 U 1073/23, NJOZ 2025, 46.

63 OLG Dresden, Ur. v. 1. Oktober 2024 – 4 U 446/24, NJW-RR 2025, 94; siehe auch *Figgenger/Quaisser*, NJW-Spezial 2025, 11.

64 OLG Saarbrücken, Ur. v. 13. Dezember 2024 – 3 U 23/24, BeckRS 2024, 36232.

65 OLG Zweibrücken, Ur. v. 20. November 2024 – 1 U 224/23, BeckRS 2024, 43278.

OLG Düsseldorf<sup>66</sup> spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass ein während der Fahrt mit einem Bus vom Sitz gestürzter Fahrgast die Pflicht zur Eigensicherung schuldhaft verletzt hat und der Sturz auf ein alleiniges Verschulden des Geschädigten selbst zurückzuführen ist.

#### b) Radfahrer ohne Helm

Nach einem Hinweisbeschluss des Kammergerichts kann einem Radfahrer bei einem Verkehrsunfall mit einem nicht elektrisch unterstützten Fahrrad im Jahr 2022 ein Mitverschulden nicht deshalb zugerechnet werden, weil er keinen Helm getragen hat.<sup>67</sup>

#### c) Motorradfahrer ohne Sicherheitsbekleidung

Das OLG Hamburg<sup>68</sup> verneint in einer Entscheidung ein anspruchsverkürzendes Mitverschulden eines geschädigten Motorradfahrers wegen Nichttragens von Motorradschuhen. Ebenso hat das LG Hamburg<sup>69</sup> in einem Fall entschieden, in dem der Motorradfahrer lediglich eine Jogginghose, ein Sweatshirt und Sneaker, aber z. B. keine Handschuhe trug und bei dem Verkehrsunfall neben einer Beckenfraktur auch am ganzen Körper Schürfwunden und Prellungen erlitt.

#### 4. Befahren eines Gehwegs als Radfahrer

Fährt eine Fahrradfahrerin, die einen Gehweg und zudem die falsche Straßenseite benutzt, ungebremst in den Einmündungsbereich einer untergeordneten Straße hinein und kollidiert mit einem anfahrenden Pkw, der zuvor an einem Stoppschild gehalten hatte, haftet die Fahrradfahrerin nach einem Urteil des LG Frankfurt (Oder)<sup>70</sup> allein. Wer auf einem Gehweg und zudem auf der falschen Straßenseite fährt, kann sich nach Ansicht des Gerichts nicht auf ein Vorfahrtsrecht berufen. Wegen der Benutzung des Gehwegs gelten für die Radfahrerin § 10 StVO und § 25 StVO.

### III. Straßenverkehrsordnung (StVO)

#### 1. Rechtsabbiegen

Einem rechts abbiegenden Autofahrer, der mit einem verbotswidrig auf einem parallel zur Fahrbahn verlaufenden Gehweg fahrenden Radfahrer kollidiert, kann nach einem Urteil des OLG Schleswig<sup>71</sup> kein kausaler Verstoß gegen § 8 Abs. 1 StVO oder § 9 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 3 Satz 1 StVO angelastet werden. Denn von diesen Regelungen wird nur der berechtigte nachfolgende Verkehr geschützt. Ein Geschädigter kann für sich den besonderen Schutz aus den entsprechenden Abbiege- und Vorfahrtsregelungen nicht in Anspruch nehmen, wenn er als Radfahrer verbotswidrig einen parallel zur Fahrbahn liegenden Gehweg befahren hat. Ihm kann ein erhebliches unfallursächliches Verschulden von 75 % entgegeng gehalten werden. Dem rechts abbiegenden Autofahrer kann insoweit lediglich ein Verstoß gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot nach § 1 Abs. 2 StVO mit einer Haftung von 25 % angelastet werden, wenn er bei gehöriger Sorgfalt den Radfahrer rechtzeitig hätte erkennen und die Kollision vermeiden können.

#### 2. Linksabbieger und Überholer

Im täglichen Straßenverkehr kommt es immer wieder zu Verkehrsunfällen zwischen Linksabbiegern und überholenden Fahrzeugen. Wenn sich ein Unfall im unmittelbaren

örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem Linksabbiegevorgang ereignet, spricht der Anschein dafür, dass der Linksabbieger die ihm obliegenden Sorgfaltsanforderungen, insbesondere die doppelte Rückschaupflicht, nicht ausreichend beachtet hat. Es genügt insoweit nicht, den rückwärtigen Verkehr nur über den Spiegel zu kontrollieren.<sup>72</sup>

Kommt es beim zulässigen Überholen einer Fahrzeugkolonne, die sich vor einer roten Ampel gebildet hat, zur Kollision zwischen dem Überholer und einem Linksabbieger, der unter Verstoß gegen die Pflichten aus § 9 Abs. 1 StVO aus der Kolonne heraus in eine vor der Ampel einmündende Straße abbiegen will, so tritt nach Ansicht des OLG Saarbrücken<sup>73</sup> im Rahmen der Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 1, 2 StVG die Betriebsgefahr des überholenden Fahrzeugs grundsätzlich nicht hinter den Pflichtenverstoß des Linksabbiegers zurück.

Bei der Kollision eines linksabbiegenden Pkw mit einem überholenden Motorrad kann nach Ansicht des OLG Brandenburg<sup>74</sup> in der Abwägung des Verstoßes gegen die doppelte Rückschaupflicht mit dem Überholen in unklarer Verkehrslage aber eine Alleinhaftung des Überholenden vorliegen, wenn dieser faktische Überholverbote durch Zeichen 295, 298 und 222 missachtet hat. Vor der Unfallstelle befanden sich zwei Fußgängerquerungshilfen, die durch eine durchgezogene Linie (Zeichen 295) verbunden waren. Jeweils vor der Fußgängerinsel befand sich ein Zwangspfeil (Zeichen 220-20, vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts) und hinter der zweiten Fußgängerinsel eine spitz auslaufende Sperrfläche (Zeichen 298). Der Motorradfahrer setzte im Bereich der durchgezogenen Linie unter Benutzung der Gegenfahrbahn zum Überholen an. Wenn sich solche Markierungen wegen der Enge der Fahrbahn faktisch wie ein Überholverbot auswirken, schützen sie auch das Vertrauen des Vorausfahrenden, an dieser Stelle nicht mit einem Überholtwerden rechnen zu müssen.

#### 3. Überholen

Aus der erhöhten Sorgfaltspflicht desjenigen Fahrzeugführers, der ein anderes Fahrzeug überholt, folgt nach einem Hinweisbeschluss des Kammergerichts noch nicht, dass im Falle einer Kollision der beiden Fahrzeuge stets der Beweis des ersten Anscheins dafür spricht, dass der Überholer die Sorgfaltspflicht verletzt hat.<sup>75</sup>

66 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 21. Oktober 2024 – 1 U 149/24, NJW 2025, 1133.

67 KG Berlin, Beschl. v. 16. Oktober 2024 – 25 U 52/24, BeckRS 2024, 43073.

68 OLG Hamburg, Vfg. v. 27. Februar 2025 – 14 U 72/24, BeckRS 2025, 5571.

69 LG Hamburg, Urt. v. 12. Juli 2024 – 306 O 387/23.

70 LG Frankfurt (Oder), Urt. v. 17. Juli 2024 – 12 O 23/23, BeckRS 2024, 23935.

71 OLG Schleswig, Urt. v. 19. November 2024 – 7 U 90/23, NJW-RR 2025, 224.

72 OLG Schleswig, Urt. v. 1. Oktober 2024 – 7 U 145/23, NJW-RR 2025, 228.

73 OLG Saarbrücken, Urt. v. 20. September 2024 – 3 U 21/24, r+s 2025, 135.

74 OLG Brandenburg, Beschl. v. 8. Oktober 2024 – 12 U 78/24, NJW-RR 2025, 226.

75 KG Berlin, Beschl. v. 14. November 2024 – 25 U 85/24, BeckRS 2024, 43077.

Nach dem OLG Schleswig<sup>76</sup> liegt ein gravierender Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO vor, wenn der Überholer auf einer zweispurigen Bundesstraße mit mindestens 135 bis 140 km/h statt höchstens erlaubter 120 km/h unterwegs war. Die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf einer Autobahn ist insoweit nicht vergleichbar mit einem gravierenden Verstoß gegen die höchstzulässige Geschwindigkeit auf einer Bundesstraße.

#### 4. Kolonnenüberholer

Kollidiert ein zu schnell fahrender Pkw (hier: 114 statt 100 km/h), der eine Kolonne von 4 Fahrzeugen überholt, mit einem Pkw, dessen alkoholisierte Fahrer (hier: 0,41 Promille) ohne Schulterblick aus der Kolonne zum Überholen ausschert und viel zu spät geblinkt hat, so haftet nach einem Urteil des OLG Brandenburg<sup>77</sup> der Ausscherende zu 2/3.

#### 5. Fahrbahnüberquerung durch Fußgänger

Überquert ein erwachsener Fußgänger entgegen § 25 Abs. 3 StVO eine Fahrbahn, ohne auf einfach und ohne Einschränkung erkennbare herannahende Pkw zu achten und wird er von einem Pkw erfasst, kann dies zu einer vollständigen Kürzung seines Anspruchs aus § 7 StVG über § 9 StVG i. V. m. § 254 BGB führen. Dies ungeachtet, dass auch ein erkennbar alkoholisierte Fußgänger als hilfsbedürftig im Sinne des § 3 Abs. 2 a StVO anzusehen ist. Die Anwendung von § 3 Abs. 2 a StVO setzt allerdings voraus, dass der gefährdete Verkehrsteilnehmer – was im konkreten Fall nicht gegeben war – aufgrund äußerlich erkennbarer Merkmale als hilfsbedürftig in diesem Sinne zu erkennen ist.<sup>78</sup>

#### 6. Sturz im Begegnungsverkehr

Ein Radfahrer fuhr mit seinem Triathlon-Fahrrad hinter einem PKW. Als sich aus der Gegenrichtung ein Kleinbus näherte, bremste der Pkw ab und der Rennradfahrer wich nach links aus. Es kam dann zu einer Berührung des Fahrrads mit dem hinteren Radkasten des entgegenkommenden Kleinbusses. Das OLG Brandenburg weist darauf hin, dass im Begegnungsverkehr auf einer Straße, die erkennbar in der Breite nicht geeignet ist, ohne besondere Maßnahmen ein gefahrloses Passieren zweier Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen, beide Verkehrsteilnehmer besondere gegenseitige Rücksichtnahme walten lassen müssen, wobei dem Führer eines Kraftfahrzeugs gegenüber einem Radfahrer der größere Pflichtenteil zuzuordnen ist.<sup>79</sup>

### IV. Schadenspositionen, § 249 BGB

#### 1. Fiktive Schadensabrechnung

Der BGH hat in einem aktuellen Urteil<sup>80</sup> noch einmal festgestellt, dass bei fiktiver Schadensabrechnung der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag (§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB) ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln ist. Das in Deutschland zugelassene Fahrzeug des in Deutschland lebenden Geschädigte wurde beschädigt. Der Geschädigte rechnete seinen Schaden fiktiv nach einem von ihm eingeholten Gutachten ab. Während eines Urlaubs in der Türkei reparierte er sein Fahrzeug sach- und fachgerecht. Zu den Kosten der Reparatur machte er keine Angaben. Der BGH hebt noch einmal hervor, dass der Geschädigte nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder

auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen. Die tatsächlichen Reparaturkosten sind im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung irrelevant.

#### 2. Verweis auf „freie Fachwerkstatt“

##### a) Verweisung bei PKW-Verkauf

Eine Verweisung auf eine kostengünstigere Reparaturmöglichkeit bei fiktiver Abrechnung ist nicht deshalb ausgeschlossen, weil der Geschädigte sein Fahrzeug unrepariert veräußert und eine Ersatzbeschaffung vornimmt. Denn nach Ansicht des OLG München<sup>81</sup> wäre dies ansonsten eine unzulässige Vermischung der Grundsätze von fiktiver und konkreter Abrechnung.

##### b) Darlegungs- und Beweislast bei Verweis auf eine „freie Fachwerkstatt“

Der Einwand, dass einem Geschädigten die Reparatur seines Fahrzeugs in einer „freien Fachwerkstatt“ möglich und zumutbar ist, liegt in der Vortrags- und Beweislast des Schädigers. Er bezieht sich auf die Schadenminderungspflicht des Geschädigten nach § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB. Insoweit muss der Schädiger darlegen und nachweisen, dass dem Geschädigten eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen „freien Fachwerkstatt“ möglich ist, die vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht. Zugleich muss er ggf. vom Geschädigten erhobene Einwände gegen den Verweis widerlegen, die dem Geschädigten eine Reparatur außerhalb einer markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen sollen.

Zeigt der Schädiger günstigere und zumutbare Alternativen auf, bedarf es nach einer Entscheidung des OLG Zweibrücken<sup>82</sup> eines substantiierten Bestreitens durch den Geschädigten, der sich insoweit nicht auf ein Bestreiten mit Nichtwissen zurückziehen darf. Ein Bestreiten darf insbesondere nicht ins Blaue hinein erfolgen.

#### 3. Hinterbliebenengeld

Im Anschluss an die Rechtsprechung des BGH<sup>83</sup> weisen das OLG Celle<sup>84</sup> und das OLG Frankfurt/Main<sup>85</sup> darauf hin, dass bei der Festsetzung der Hinterbliebenenentschädigung<sup>86</sup> nicht lediglich eine schematische Bemessung vorgenommen werden darf. Es ist vielmehr die konkrete seelische Beein-

76 OLG Schleswig, Beschl. v. 25. September 2024 – 7 U 50/24, BeckRS 2024, 27776.

77 OLG Brandenburg, Urte. v. 16. Januar 2025 – 12 U 106/22, BeckRS 2025, 1168.

78 OLG Hamm, Beschl. v. 19. August 2024 – 7 U 58/23, NJW-RR 2024, 1481, im Anschluss an OLG Hamm NJW-RR 2024, 894; BGH NJW 2000, 1040.

79 OLG Brandenburg, Beschl. v. 19. Dezember 2024 – 12 U 118/24, r+s 2025, 274.

80 BGH, Urte. v. 28. Januar 2025 – VI ZR 300/24; siehe auch NJW-Spezial 2025, 233.

81 OLG München, Beschl. v. 28. Oktober 2024 – 10 U 2834/24 e, BeckRS 2024, 39040.

82 OLG Zweibrücken, Beschl. v. 24. Februar 2025 – 1 U 115/24, BeckRS 2025, 4522.

83 BGH, Urte. v. 23. Mai 2023 – VI ZR 161/22 NJW 2023, 2878, Rn. 12.

84 OLG Celle, Urte. v. 18. Dezember 2024 – 14 U 119/24, NJW-RR 2025, 405.

85 OLG Frankfurt/Main, Beschl. v. 21. November 2024 – 3 U 103/24, BeckRS 2024, 34401.

86 Siehe dazu die Rechtsprechungsübersicht von *Balke*, SVR 2024, 451 f.

trächtigung des betroffenen Hinterbliebenen zu bewerten. Die Bemessung des Schmerzensgeldes in den sog. Schockschadensfällen ist dagegen nur eingeschränkt als Vergleichsgröße heranzuziehen, weil der Anspruch auf Hinterbliebenengeld im Unterschied zum Schmerzensgeld gerade keine Rechtsgutverletzung voraussetzt. Auch das OLG Brandenburg<sup>87</sup> weist darauf hin, dass bei der Bemessung der Höhe des Hinterbliebenengeldes das Gesamtsystem des Ersatzes immaterieller Schäden zu beachten ist. Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen muss der den Hinterbliebenen im Einzelfall zuerkannte Betrag im Regelfall hinter demjenigen zurückbleiben, der ihm zustände, wenn das von ihm erlittene seelische Leid die Qualität einer Gesundheitsverletzung hätte.

#### 4. Mietwagenkosten

Nach einem Urteil des BGH<sup>88</sup> kann ein Anspruch auf Ersatz von Mietwagenkosten nicht allein wegen eines überschrittenen Vorfahrtermins zur Haupt- und Abgasuntersuchung bei dem unfallbeschädigten Pkw verneint werden. Die Nutzung eines verkehrssicheren Pkw mit nach § 29 Abs. 7 Satz 1 StVZO ungültig gewordener Prüfplakette ist nur dann rechtswidrig, wenn eine Behörde den Betrieb des Fahrzeugs untersagt oder beschränkt hat.

#### 5. Schadensschätzung gemäß § 287 ZPO

In mehreren Urteilen hat sich der BGH in den vergangenen Monaten mit der Schadensschätzung gemäß § 287 ZPO beschäftigt.

##### a) Vorschadensproblematik

Nach den Feststellungen des BGH<sup>89</sup> wird einem Geschädigten durch § 287 ZPO nicht nur die Beweisführung, sondern bereits die Darlegung erleichtert. Der Geschädigte muss zur substantiierten Darlegung des mit der Klage geltend gemachten Schadens weder ein Privatgutachten vorlegen, noch ein vorgelegtes Privatgutachten dem Ergebnis der Beweisaufnahme oder der gerichtlichen Überzeugungsbildung entsprechend ergänzen.

Bei unstrittigen Vorschäden und bestrittener unfallbedingter Kausalität des geltend gemachten Schadens muss der Geschädigte im Einzelnen ausschließen, dass Schäden gleicher Art und gleichen Umfangs bereits vorhanden waren, wozu er im Einzelnen zu der Art der Vorschäden und deren behaupteter Reparatur vortragen muss.<sup>90</sup>

##### b) Schätzung des Stundenlohns beim Haushaltsführungsschaden

Im Zusammenhang mit der fiktiven Geltendmachung eines Haushaltsführungsschadens hat der BGH<sup>91</sup> die Anforderungen an den Tatrichter hinsichtlich der Darlegung der tatsächlichen Grundlagen einer nach § 287 ZPO vorzunehmenden Schadensschätzung konkretisiert. Der im maßgeblichen Zeitraum geltende gesetzliche Mindestlohn bildet die Untergrenze des Bruttolohns, auf dessen Grundlage die Ermittlung des für die Schätzung maßgeblichen Nettolohns zu erfolgen hat. Der in § 21 Satz 1 JVEG bestimmte Stundensatz für die Entschädigung von Zeugen für Nachteile bei der Haushaltsführung stellt keine geeignete Schätzgrundlage dar.

##### c) Schätzung der merkantilen Wertminderung

In gleich mehreren Entscheidungen hat der BGH zu der strittigen Frage<sup>92</sup> entschieden, wie der merkantile Minderwert bei vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten zu ermitteln ist. Grundlage für die Schätzung des merkantilen Minderwerts ist danach ein hypothetischer Verkauf des Fahrzeugs. Dabei ist bei einem zum Vorsteuerabzug berechtigten Geschädigten von Netto-, nicht von Bruttoverkaufspreisen auszugehen. Wurde davon abweichend der merkantile Minderwert ausgehend vom Bruttoverkaufspreis geschätzt, ist er in der Weise nach unten zu korrigieren, dass von ihm ein dem „Umsatzsteueranteil“ entsprechender Betrag abgezogen ist.<sup>93</sup>

Ebenso hat fast zeitgleich zu den Urteilen des BGH auch das OLG Brandenburg entschieden, wonach bei einem vorsteuerabzugsberechtigten Geschädigten der merkantile Minderwert nur unter Abzug der Umsatzsteuer zu erstatten ist.<sup>94</sup>

##### d) Schadensschätzung und Abzug „Neu für Alt“

Das LG Dresden<sup>95</sup> hat entschieden, dass der Grundsatz „Neu für Alt“ bei der Beschädigung eines Verkehrsschildes nicht anzuwenden ist, weil bei dem Geschädigten durch die Erneuerung des Schildes keine messbare Vermögensmehrung eintritt. Ebenso hat das OLG Hamm<sup>96</sup> bei einem beschädigten Ampelmast und das OLG Frankfurt/Main<sup>97</sup> bei einem Anpralldämpfer auf einer Autobahn entschieden. Anders hat das OLG Brandenburg<sup>98</sup> hinsichtlich eines bei einem Verkehrsunfall beschädigten Laptops entschieden und den bis zum Zeitpunkt der Zerstörung entstandenen Wertverlust als Abzug „Neu für Alt“ berücksichtigt. Auch bei Bekleidung (Oberhemd)<sup>99</sup> und einer Brille<sup>100</sup> ist ein Abzug „Neu für Alt“ bei der Entschädigung vorzunehmen.

87 OLG Brandenburg, Urte. v. 16. Mai 2024 – 12 U 173/23, BeckRS 2024, 15054.

88 BGH, Urte. v. 3. Dezember 2024 – VI ZR 117/24, NJW 2025, 837; siehe auch NJW-Spezial 2025, 106.

89 BGH, Urte. v. 30. Juli 2024 – VI ZR 122/23, NJ 2025, 34 m. Anm. Klose.

90 OLG Brandenburg, Urte. v. 16. Januar 2025 – 12 U 106/22, BeckRS 2025, 1168.

91 BGH, Urte. v. 5. November 2024 – VI ZR 12/24, NJW 2025, 1128 m. Anm. Balke.

92 Zum Streitstand siehe Balke, SVR 2023, 294 f.

93 BGH, Urte. v. 16. Juli 2024 – VI ZR 205/23, NZV 2024, 541 m. Anm. Almeroth; Urte. v. 16. Juli 2024 – VI ZR 188/22, NZV 2024, 587 m. Anm. Huber; Urte. v. 16. Juli 2024 – VI ZR – 205/23, BeckRS 2024, 19178; Urte. v. 16. Juli 2024 – VI ZR – 239/23, BeckRS 2024, 19599; Urte. v. 16. Juli 2024 – VI ZR 243/23, r+s 2024, 921 m. Anm. Kemperdiek; siehe auch NJW-Spezial 2024, 522.

94 OLG Brandenburg, Urte. v. 25. Juli 2024 – 12 U 160/23, BeckRS 2024, 21464.

95 LG Dresden, Urte. v. 20. Dezember 2024 – 3 S 430/23, NJW 2025, 1063.

96 OLG Hamm, Urte. v. 6. November 2024 – 11 U 142/23, BeckRS 2024, 41718.

97 OLG Frankfurt/Main, Beschl. v. 15. August 2024 – 1 U 14/24, ZfS 2024, 616; dazu Neumair, jurisPR-VerkR 24/2024 Anm. 2; ebenso LG Bremen, Urte. v. 13. März 2024 – 4 O 980/23, ZfS 2024, 319.

98 OLG Brandenburg, Urte. v. 19. Dezember 2024 – 12 U 214/20, BeckRS 2024, 40512.

99 LG Bochum, Urte. v. 21. Januar 2025 – I – 11 S 72/24, juris.

100 LG Bochum, Urte. v. 21. Januar 2025 – I – 11 S 72/24, juris.; LG Saarbrücken, Urte. v. 31. Mai 2024 – 10 O 43/24, BeckRS 2024, 826938.

## 6. Verdienstausschlag bei Vertrauen auf ärztliche Krankschreibung

Anders als in der Berufungsinstanz noch das OLG Dresden<sup>101</sup> ist der BGH der Ansicht, dass ein Geschädigter einen unfallbedingten und nach § 842 BGB, § 11 StVG zu ersetzenden Verdienstausschlag auch dann erleiden kann, wenn er berechtigterweise auf die ihm ärztlicherseits bescheinigte Arbeitsunfähigkeit vertraut und deshalb nicht zur Arbeit geht.<sup>102</sup> Das berechnete Vertrauen kann insoweit allerdings nur die Arbeitsunfähigkeit als solche betreffen, nicht jedoch deren Ursache. Für die haftungsbegründende Kausalität spielt die Krankschreibung mithin keine Rolle.<sup>103</sup>

## 7. Darlegungs- und Beweislast für den Umfang von Heilbehandlungskosten im Regress des Sozialversicherungsträgers

Entgegen der Ansicht des OLG Naumburg<sup>104</sup> hat der BGH<sup>105</sup> entschieden, dass die sozialrechtlichen Anforderungen an das Abrechnungssystem zwischen Krankenhäusern und gesetzlichen Krankenkassen sowie sozialrechtliche An-

forderungen an die Datenübermittlung, Prüfung von Rechnungen und Zahlungspflichten der Krankenkassen keine Abweichung von den zivilrechtlichen Grundsätzen der Darlegungs- und Beweislast beim Regress des gesetzlichen Krankenversicherers des Unfallgeschädigten gegen den Schädiger nach § 116 Abs. 1 Satz 1 SGB X rechtfertigen. Die Entscheidung ist für die Regulierungspraxis von enormer finanzieller Bedeutung, weil die gesetzlichen Sozialversicherungsträger (Krankenkassen, Berufsgenossenschaften, Unfallkassen) fortan Regresse anhand der Maßstäbe der §§ 286, 287 ZPO darzulegen und zu begründen haben.

101 OLG Dresden, Urt. v. 13.7.2022 – 1 U 2039/21, r+s 2022, 598 m. Anm. *Burmann*; dazu auch *Figgenger/Quaisser*, NJW-Spezial 2022, 553.

102 BGH, Urt. v. 8. Oktober 2024 – VI ZR 250/22, r+s 2025, 44 m. Anm. *Burmann/Jahnke*; ebenso wohl OLG Nürnberg, Urt. v. 5. November 2020 – 13 U 2653/18, VersR 2021, 57.

103 *Figgenger/Quaisser*, NJW-Spezial 2024, 745, 746.

104 OLG Naumburg, Urt. v. 6. Juli 2023 – 9 U 125/22, r+s 2023, 923.

105 BGH, Urt. v. 9. Juli 2024 – VI ZR 252/23, NZV 2025, 118 m. Anm. *Biller-Bornhardt/Rieth*.

# Der „Widerruf“ individueller Versorgungszusagen in der betrieblichen Altersversorgung

Dr. Vera Hiller, Köln\*

*Die betriebliche Altersversorgung (bAV) scheint auf den ersten Blick kein besonders populäres Thema zu sein. In den Fokus der Öffentlichkeit gerät die bAV, wenn es sich um die oft extrem hohen Versorgungszusagen von Vorständen wie beispielsweise dem ehemaligen VW-Vorstand Winterkorn<sup>1</sup> oder Intendanten des öffentlich-rechtlichen Rundfunks wie zuletzt der ehemaligen rbb-Intendantin Schlesinger handelt. Im Falle einer streitigen Beendigung eines Anstellungsverhältnisses oder eines nachträglichen Klageverfahrens wird häufig versucht, sich von den ursprünglichen Zusagen zu lösen. Warum dies problematisch und in der Praxis häufig nicht umsetzbar ist, aber zugleich die Fortgeltung der Pensionszusage nicht zwingend bedeutet, dass der/die Begünstigte „ungeschoren davonkommt“, lässt sich nur nachvollziehen, wenn gewisse Grundprinzipien der bAV bekannt sind.*

*Nachfolgende Darstellung befasst sich mit den Eingriffen in individuelle Versorgungszusagen an Organe, höhere Führungskräfte oder vergleichbare singuläre Personen. Soweit es im Rahmen des begrenzten Raums möglich ist, werden in diesem Kontext auch einige allgemeine Aspekte der bAV angerissen, um eine Vorstellung und vereinzelte Grundsätze der bAV zu vermitteln.<sup>2</sup>*

## I. Einführung

### 1. Rechtliche Grundlage der bAV im BetrAVG

Die rechtlichen Grundlagen der bAV sind im Gesetz zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (Betriebsrentengesetz, BetrAVG), aus dem Jahr 1974 geregelt.<sup>3</sup>

Seit seinem Inkrafttreten hat das BetrAVG diverse Änderungen widerfahren; dabei sind insbesondere das RRG von

1999 und das AVmG nennen<sup>4</sup>. Zuletzt erfolgte eine Reform mit dem Betriebsrentenstärkungsgesetz (BRSG), das 2018 das tarifvertraglich Sozialpartnermodell einführt.

Versorgungszusagen waren allerdings bereits lange vor Inkrafttreten des BetrAVG Versorgungszusagen von Arbeitgebern erteilt worden, was mit Inkrafttreten des BetrAVG zu praktischen Schwierigkeiten führte.

Da es sich bei Versorgungszusagen um jahrzehntelange Verpflichtungen des Arbeitgebers handelt, entstanden dadurch in der Praxis Konflikte, wenn die Altzusagen Regelungen enthielten, die denen des erst später in Kraft getretenen BetrAVG widersprachen. Insoweit gab es hinsichtlich der Verfassungsmäßigkeit des BetrAVG teilweise durchaus Zweifel.<sup>5</sup>

\* Die Autorin ist Regierungsrätin bei der Generalzolldirektion in Köln und derzeit zum Bundesministerium der Finanzen abgeordnet. Bevor sie Beamtin wurde, war sie als Syndikusrechtsanwältin mit dem Schwerpunkt Arbeitsrecht der betrieblichen Altersversorgung tätig. Der Beitrag gibt ihre persönliche Meinung wieder und wurde nicht im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit verfasst.

1 So erhält dieser eine Altersversorgung i. H. v. ca. 3.100€ *täglich!*, vgl. <https://www.versicherungsbote.de/id/4849658/Vorstaende-Betrieb-srente-DGB-Kritik/> (zuletzt abgerufen am 8. Mai 2025).

2 Steuer- und versicherungs(aufsichts)rechtlichen Themen können in diesem Beitrag nicht thematisiert werden.

3 Zur historischen Entwicklung *Blomeyer/Rolfs/Otto/Rolfs*, 8. Aufl. 2022, Teil 2.

4 Gesetz zur Reform der gesetzlichen Rentenversicherung (Rentenreformgesetz 1999; RRG 1999); Das Altersvermögensgesetz (AVmG, 2001), das 2002 in Kraft trat, brachte erhebliche Änderungen mit sich.

5 *Blomeyer/Rolfs/Otto/Rolfs* (Fn. 3), Teil 2, Rn. 22 f.