

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)



INHALT

Aktuelle Themen

1. Benzinpreis-Achterbahn – „Benzinpreis-Täuschung“ 1
2. 16. ACE-Verkehrsrechtstag in Regensburg 3

Pressemeldungen

- OLG Hamm:** Umschubsen einer Geschwindigkeitsmessanlage strafbar? 4
- LG Hannover:** Urteil zum Kraftfahrzeugrennen mit tödlichem Ausgang im zweiten Rechtsgang rechtskräftig 4
- Saarl. OLG:** BGH-Vorlage zur Verwertbarkeit von Geschwindigkeitsmessungen 5
- Hess. LSG:** Rallye-Fahrer und Beifahrer sind abhängig beschäftigt 6

Rechtsprechung

- BGH:** Keine Verpflichtung zu konkreter Reparatur bei fiktiver Abrechnung 7
- BGH:** Anforderung zur Annahme relativer Fahruntüchtigkeit 9
- VGH München:** Antragsteller muss Fahreignungsmängel bei Neuerteilung ausräumen 11

Verkehrsrecht in Kürze

- OLG Stuttgart:** Schadenersatz des Leasinggebers bei Zahlungsverzug 14
- OVG Hamburg:** Gebühren und Kosten der Umsetzung seines Fahrzeugs 14
- OVG NRW:** Anforderung an Fahreignungsfeststellung bei Epilepsie 14
- OLG Karlsruhe:** Nachträgliche Bildung einer Rettungsgasse bei Straßenblockade lässt Nötigungsvorwurf nicht entfallen 14
- OLG Schleswig-Holstein:** Einhaltung eines ausreichenden Abstandes 15
- OLG Schleswig-Holstein:** Haftung bei Weiterfahren auf zu enger Straße trotz verbotsmäßig entgegenkommendem Verkehr 15
- BayObLG:** Prozessuale Tat bei Geschwindigkeitsüberschreitung 15
- Bay ObLG:** Vorsatz bei Geschwindigkeitsüberschreitung 15
- VGH Baden-Württemberg:** MPU bei Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad 15
- VGH München:** Ausbrechendes Heck beim Anfahren nicht zwangsläufig Hinweis auf Fahreignungsmangel 16
- VG München:** Keine MPU erforderlich bei Entzug nach Cannabisfahrt nach alter Rechtsprechung 16

AKTUELLE THEMEN

1. Benzinpreis-Achterbahn – „Benzinpreis-Täuschung“

Benzinpreise unterliegen Schwankungen, so dass es mehrfach täglich zu Anpassungen an der Zapfsäule kommt.

Das Problem

Wer kennt es nicht: Die Benzinanzeige zeigt in Richtung Reserve, der Tankstopp ist überfällig. An der nächsten Tankstelle scheinen die Preise mal wieder durch die Wolken zu schießen. Also schaut man in der Tank-App nach, ob dies tatsächlich die realistischen Tagespreise sind, oder gibt es vielleicht eine günstige Tankstelle in der Nähe? Tank-Apps sind eine gute Möglichkeit für Verbraucherinnen und Verbraucher, tatsächlich Geld zu sparen. Die Preise unterscheiden sich an Tankstellen teilweise deutlich.

Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe – Gesetzeslage in Deutschland

Spritpreise unterliegen wie die vieler anderer Produkte schwankenden Preisen. Während beispielsweise Weizen und Gold zu gleichbleibenden Tagespreisen gehandelt werden, die die Preisschwankungen an der Börse berücksichtigen, kommt es bei Benzin und Diesel teilweise mehrfach täglich zu Preisanpassungen an Tankstellen. Tankstellenbetreiber sind verpflichtet, die Spritpreise und deren Änderung in Echtzeit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe des Bundeskartellamts (MTS-K) zu melden. Dadurch sollen Verbraucherinnen und Verbraucher in die Lage versetzt werden, sich jederzeit über die aktuellen Preise informieren zu

können. Zugleich analysiert die MTK-S die Preisentwicklung und berichtet darüber, dadurch soll der Wettbewerb im Kraftstoffsektor gefördert werden.¹

Die Daten werden zur Information der Verbraucher auch Dritten zur Verfügung gestellt, die die erfassten Preise in Form von Apps ihren Kunden zur Verfügung stellen. So kommen die Preisinformationen bequem zum Endverbraucher.

Grundsätzlich sind die Tankstellenbetreiber in ihrer Preisgestaltung frei. Lediglich Absprachen sind kartellrechtlich verboten. Dementsprechend können Tankstellenbetreiber mehrfach täglich die Kraftstoffpreise verändern.

Nach der Pressemeldung von Benzinpreis.de hat die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt nach Berichten von N-TV angekündigt, die Preisgestaltung untersuchen zu wollen.²

„Die große Benzinpreis-Täuschung“

Die Pressemeldung von Benzinpreis.de mit der Überschrift „Die große Benzinpreis-Täuschung“³ hat am 20. Mai 2025 eingeschlagen wie eine Bombe. Benzinpreis.de hat die zwischen dem 12. Mai 2025 00:00 Uhr und dem 18. Mai 2025 um 23:59 Uhr der MTS-K gemeldeten Preise für Super-Benzin ausgewertet. 14.276 Tankstellen haben in diesem Zeitraum Daten an die MTS-K übermittelt. Dabei ist den Mitarbeitenden von Benzinpreis.de aufgefallen, dass von 11.272 Tankstellen mit 95.047 Meldungen Preise übermittelt wurden, die weniger als 15 Minuten Bestand hatten.

1 https://www.bundeskartellamt.de/DE/Aufgaben/MarkttransparenzstelleFuerKraftstoffe/MTS-K_Info-text/mts-k_node.html; abgerufen am 23.05.2025.

2 [Kartellamt will Untersuchungen: Extrem schnelle Preisänderungen an Tankstellen erregen Aufsehen - n-tv.de](https://www.n-tv.de/Kartellamt-will-Untersuchungen:Extrem-schnelle-Preisänderungen-an-Tankstellen-erregen-Aufsehen-n-tv.de); abgerufen am 26.05.2025 (www.n-tv.de).

3 <https://www.benzinpreis.de/Die-grosse-Benzinpreis-Taeschung.pdf>; abgerufen am 23.05.2025.

3.851 von diesen Tankstellenbetreiber haben ihre Preise mit 21.900⁴ Änderungsmeldungen sogar innerhalb von maximal 5 Minuten geändert. Daraus haben die Mitarbeitenden von Benzinpreis.de geschlussfolgert, dass $\frac{3}{4}$ der Tankstellenbetreiber versucht haben, Verbraucher zu einer vermeintlich billigen Tankstelle zu locken. Bei Ankunft werden jedoch deutlich höhere Preise aufgerufen.

Benzinpreis.de hat auf 1791 Seiten nach Postleitzahlen sortiert die Tankstellen aufgelistet, die innerhalb von weniger als 15 Minuten ihre Preise geändert haben.⁵

Plausibilität des Täuschungsvorwurfs

Anhand der Ausführungen und der aufgelisteten Daten erscheint der Vorwurf plausibel. Teilweise ist zu erkennen, dass nicht immer die Preise nach einer kurzfristigen Änderung teurer sind als vor der Änderung. Beispielsweise senkte ENI in der Enderstraße in Dresden am 18. Mai 2025 um 07:50:59 Uhr den Super-Preis um 11 Cent und hob diesen um 07:58:05 Uhr um 2 Cent wieder an.⁶ Am 18. Mai 2025 ist für diese Tankstelle eine Preissenkung von 13 Cent gegenüber einer Preisanhebung von 9 Cent zu erkennen. Dies würde nach der Auflistung immer noch eine Preissenkung um 4 Cent für den 18. Mai 2025 bedeuten. Diese Interpretation ist natürlich nur insoweit richtig, wie man unterstellen kann, dass es andere Preisänderungen nicht gab. Da jedoch die Tabelle von Benzinpreis.de nur die Preisänderungen enthält, die keine 15 Minuten Bestand hatten, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es weitere Preisänderungen gab, die aufgrund der längeren Bestandsdauer nicht im Tabellenwerk abgedruckt wurden.

Ähnliches kann man am 14. Mai 2025 für die Shell-Tankstelle in der Heidenheimer Straße in Süssen erkennen. Hier kam es um 09:16:18 Uhr zu einer Senkung um 12 Cent und um 09:19:56 Uhr zu einer Anhebung um 5 Cent und um 12:05:45 Uhr wiederum zu einer Senkung um 1 Cent und um 12:18:16 Uhr zu einer Anhebung von 5 Cent.⁷

Sachlicher Grund für Preisschwankungen

Neben den Rohölpreisen ist auch der Wettbewerb der Tankstellen untereinander für die teilweise deutlichen Preisschwankungen verantwortlich.⁸ Eine Studie des ADAC aus dem Jahr 2023 zeigt, dass es sieben Preisspitzen am Tag gibt. Diese Spitzen sind immer dann zu erkennen, wenn besonders viele Autofahrende auf den Straßen unterwegs sind.⁹ Ab 18:00 Uhr wird es dann in der Regel günstiger. Am günstigsten sind die Preise zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr.

Ein sachlicher Grund für derart kurzfristige Preisschwankungen ist auch aus Wettbewerbsgründen nicht zu erkennen.

Sicherlich unterliegt der Rohölpreis, an den auch die Spritpreise gekoppelt sind, mehrfach täglich Schwankungen. Diese werden in diesem Maß jedoch nicht 1:1 an den Endkunden weitergegeben. Das dürfte praktisch auch nicht möglich sein. Vor diesem Hintergrund ist ein sachlicher Grund für kurzzeitige Preisanpassungen an der Zapfsäule nicht erkennbar. Insofern ist die Schlussfolgerung, dass Verbraucher durch diese Preispolitik in die Irre geführt werden sollen, nachvollziehbar.

Der Auswertung von Benzinpreis.de kann vorgeworfen werden, dass der Rückschluss auf bewusst irreführende Täuschung gezogen wurde, ohne dass die betroffenen Tankstellenbetreiber nach einem möglichen Grund gefragt wurden.

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie weist zwischenzeitlich die Vorwürfe als völlig unbegründet zurück. Vielmehr sind die extremen Preisschwankungen mit dem Kampf um jeden Kunden zu erklären.¹⁰

Dennoch ist derzeit objektiv kein Grund für solch kurzfristige Preisanpassungen erkennbar. Auch die Erklärung des Wirtschaftsverbandes klingt zunächst plausibel, jedoch müssten dann die Kunden auch die Chance erhalten, zu den günstigen Preisen zu tanken. Dieses Glück wird aber bei Preisänderungen innerhalb von 3 Minuten nur den Kunden zuteil, die sich ohnehin bereits zum Tanken auf dem jeweiligen Tankstellengelände befinden. Insofern ist der Vorwurf von Lockangeboten nach derzeitigem Sachstand angezeigt.

Umgang mit Kraftstoffpreisen am Beispiel Österreich

Die schwankenden Kraftstoffpreise, die schnell dazu führen, dass die Preisgestaltung unübersichtlich wird, sind kein deutsches Problem. Es betrifft auch die Nachbarländer. Daher ist Österreich vor Jahren dazu übergegangen, befristet eine Spritpreisverordnung einzuführen, deren Gültigkeit zuletzt bis zum 31.12.2025 verlängert wurde.¹¹

Die Spritpreisverordnung sieht vor, dass die Preise für Kraftstoffe nur einmal täglich um 12:00 Uhr mittags angehoben werden dürfen, während eine Senkung der Preise zu jeder Zeit möglich ist.

Forderungen von Verbraucherschützern

Die kurzfristig wechselnden Kraftstoffpreise führen dazu, dass sich Verbraucher nur unzureichend auf die entsprechenden Preise einstellen können. Auch laufen sie vermehrt Gefahr, dass nach einem Preisvergleich per App der angegebene Preis bei Eintreffen an der Zapfsäule nicht mehr gilt. Während man sich über weiter sinkende Preise an der Zapfsäule freut, führen

⁴ <https://www.benzinpreis.de/Benzinpreis-Taeschung-Daten.pdf>, S. 1; abgerufen am 23.05.2025.

⁵ <https://www.benzinpreis.de/Benzinpreis-Taeschung-Daten.pdf>; abgerufen am 23.05.2025.

⁶ <https://www.benzinpreis.de/Benzinpreis-Taeschung-Daten.pdf>, S. 6; abgerufen am 23.05.2025.

⁷ <https://www.benzinpreis.de/Benzinpreis-Taeschung-Daten.pdf>, S. 1315; abgerufen am 23.05.2025.

⁸ <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/tankstellen-preise-schwankungen-100.html>; abgerufen am 23.05.2025.

⁹ <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/tankstellen-preise-schwankungen-100.html>; abgerufen am 23.05.2025.

¹⁰ Kartellamt will Untersuchungen: Extrem schnelle Preisänderungen an Tankstellen erregen Aufsehen - n-tv.de; abgerufen am 26.05.2025 (www.n-tv.de).

¹¹ <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/garagen-tankstellen-serviceunternehmungen/spritpreisverordnung>; abgerufen am 23.05.2025.

steigende Preise eher zu einer Enttäuschung, verbunden mit dem Gefühl, auf ein Lockangebot hereingefallen zu sein.

Auch wenn in Deutschland mittlerweile hinreichend bekannt sein dürfte, dass Spritpreise morgens teuer und mit zwischenzeitlichen Schwankungen abends eher günstig sind, ist es besonders ärgerlich, wenn Preise nur wenige Minuten gelten und Verbraucher nur dann eine Chance haben, zu dem angegebenen Preis zu tanken, wenn sie sich ohnehin schon an der entsprechenden Tankstelle befinden.

Daher werden Forderungen nach einer ähnlichen Regelung wie in Österreich laut. Auch der ACE Auto Club Europa e.V. hält eine Regulierung für sinnvoll. Aber der ACE steht der strikten österreichischen Regelung skeptisch gegenüber und kann sich diese in der bestehenden Form für das Bundesgebiet nicht vorstellen.

Dennoch dürfte die Möglichkeit, dreimal am Tag die Preise zu erhöhen, auch mit dem Recht auf freien und fairen Wettbewerb vereinbar sein und dennoch den Endkunden die Möglichkeit bieten, sich besser auf Preiserhöhungen einstellen zu können.

Bis dahin gilt es jedoch, den Tank möglichst nicht fast leer zu fahren. Wer unter Tankdruck nachfüllen muss, hat keine Möglichkeit, sich gegen hohe Preise zu wehren. Wer früher tankt, kann bei zu hohen Preisen auch noch etwas abwarten, bis diese wieder sinken. So kann jeder Verbraucher in gewissem Umfang die Preisgestaltung der Tankstellenbetreiber beeinflussen.

2. 16. ACE-Verkehrsrechtstag in Regensburg

Einmal im Jahr Anfang Mai lädt der ACE Auto Club Europa seine Vertrauensanwälte und interessierte externe Anwälte zu einer verkehrsrechtlichen Fortbildungsveranstaltung nach § 15 FAO – dem ACE-Verkehrsrechtstag – ein. Dieses Jahr fand der ACE-Verkehrsrechtstag zum 16. Mal statt. Die Vertrauensanwälte des ACE sind flächendeckend über das gesamte Bundesgebiet verteilt. Damit nicht immer die gleichen Anwälte weite Wege in Kauf nehmen müssen, findet der Verkehrsrechtstag jedes Jahr an einem anderen Ort statt. Dieses Jahr waren wir im Eurostars Park Hotel Maximilian in Regensburg.

Viele der teilnehmenden Anwältinnen und Anwälte haben ihren Aufenthalt in Regensburg verlängert, um die wunder-



schöne Altstadt und die Umgebung anschauen zu können. Die Nähe zur Innenstadt ermöglichte Begleitpersonen, die Stadt zu erkunden, während die Teilnehmer im „Hörsaal“ aufmerksam den informativen Vorträgen von Rechtsanwalt Michael Kleinekorte, Rechtsanwalt Norbert Schneider und Harald Hofstetter lauschten.

Nach den Vorträgen und dem gemeinsamen Abendessen haben die Regensburger Biergärten und Gaststätten zum Verweilen und zum kollegialen Austausch eingeladen.

Da der Feiertag des 1. Mai im Jahr 2026 auf einen Freitag fällt, wird der 17. ACE-Verkehrsrechtstag voraussichtlich am 8. und 9. Mai 2026 stattfinden. Nachdem eigentlich der Verkehrsrechtstag 2026 in Hamburg stattfinden sollte und an diesem Datum gleichzeitig auch der Hafengeburtstag in Hamburg stattfindet, scheidet 2026 Hamburg als Veranstaltungsort aus. Im Gespräch waren das unterschätzte Magdeburg, die klassische Universitätsstadt Münster, aber auch nördliche Städte im Randbereich wie Bremen, Rostock, Schwerin oder Wismar. Zur Abstimmung über den Veranstaltungsort des 17. ACE-Verkehrsrechtstages geht es hier:



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



OLG HAMM: UMSCHUBSEN EINER GESCHWINDIGKEITSMESSANLAGE STRAFBAR?

Pressemeldung vom 04.04.2025

Aktenzeichen: 4 ORs 25/25 OLG Hamm (06 NBs 4/24 LG Paderborn)

Wer eine Geschwindigkeitsmessanlage einfach umstößt, um Messungen zu verhindern, begeht eine Straftat – auch wenn das Gerät dabei völlig unbeschädigt bleibt. Das hat das Oberlandesgericht Hamm jetzt in einer aktuellen Entscheidung in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen angenommen und die Verurteilung eines Angeklagten bestätigt.

Am Karfreitag des Jahres 2023 entschloss sich der Angeklagte, einer mobilen Messanlage einen Tritt zu verpassen. Er brach die Seiten- und Frontkamera absichtlich zu Fall und störte so die laufenden Messungen für etwa eine Stunde, wobei die Anlage als solche vollkommen unbeschädigt blieb. Der Angeklagte wurde zunächst vom Amtsgericht zu einer Geldstrafe von 3.200 € verurteilt, die im Berufungsverfahren vom Landgericht Paderborn auf 1.600 € reduziert worden war. Seine Revision gegen das Urteil verwarf das Oberlandesgericht Hamm in einer aktuellen Entscheidung als unbegründet – die Verurteilung ist damit rechtskräftig.

Kernpunkt der Entscheidung war die Frage, ob eine Messanlage strafrechtlich „unbrauchbar“ gemacht werden kann, wenn sie nicht beschädigt wird. Dies wurde von den Gerichten bejaht. Amtsgericht, Landgericht und nun auch das Oberlandesgericht Hamm haben festgestellt, dass der Angeklagte vorsätzlich eine der öffentlichen Sicherheit dienende Anlage – worunter auch eine Geschwindigkeitsmessvorrichtung ge-

hört – außer Betrieb gesetzt hat (§ 316b StGB). Dass die Technik selbst keinen Schaden genommen habe, sei unerheblich – denn durch das gezielte Umstoßen der Kameras sei der Messbetrieb faktisch verhindert worden.

Der einschlägige Paragraph des Strafgesetzbuches (§ 316b Abs. 1 Nr. 3 StGB) lautet:

„Wer den Betrieb einer der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit dienenden Einrichtung oder Anlage dadurch verhindert oder stört, dass er eine dem Betrieb dienende Sache zerstört, beschädigt, beseitigt, verändert oder unbrauchbar macht oder die für den Betrieb bestimmte elektrische Kraft entzieht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

Das Oberlandesgericht Hamm folgt damit einer bereits in früheren Entscheidungen angelegten Linie: Wer eine Messanlage manipuliert oder außer Betrieb setzt, begeht eine Straftat. Und das gilt nicht nur für die klassische Sabotage wie Zerstörung oder Beschädigung, sondern auch für gezielte Eingriffe, die den Betrieb lahmlegen.

Der anonymisierte Beschluss des Oberlandesgerichts sowie das diesem Beschluss zugrunde liegende anonymisierte Urteil des Landgerichts Paderborn werden in die Rechtsprechungsdatenbank www.nrwe.de eingestellt werden.

Aktenzeichen: 4 ORs 25/25 OLG Hamm (06 NBs 4/24 LG Paderborn)

LG HANNOVER: URTEIL ZUM KRAFTFAHRZEUGRENNEN MIT TÖDLICHEM AUSGANG IM ZWEITEN RECHTSGANG RECHTSKRÄFTIG

Pressemeldung vom 03.04.2025 Nr. 066/2025

Beschluss vom 26. März 2025 – 4 StR 487/24

Das Landgericht hatte die Angeklagten im ersten Rechtsgang jeweils wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und fahrlässiger Körperverletzung in drei rechtlich zusammentreffenden Fällen zu mehrjährigen Freiheitsstrafen verurteilt. Mit Urteil vom 29. Februar 2024 (4 StR 350/23) hatte der Bundesgerichtshof das Urteil auf die Revisionen der Staatsanwaltschaft und beider Angeklagten weitgehend aufgehoben und die Sache im Umfang der Aufhebungen zu neu-

er Verhandlung und Entscheidung an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen.

Im zweiten Rechtsgang hat das Landgericht beide Angeklagten des Mordes in Tateinheit mit versuchtem Mord, gefährlicher Körperverletzung, verbotenem Kraftfahrzeugrennen mit Todesfolge und vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs schuldig gesprochen und gegen die Angeklagte P. eine lebenslange Freiheitsstrafe verhängt. Den Angeklagten S. – hinsichtlich dessen das Urteil im ersten Rechtsgang nur durch den Angeklagten selbst, nicht aber durch die Staatsanwaltschaft angegriffen worden war – hat die Schwurgerichtskammer mit

Rücksicht auf das sog. Verschlechterungsverbot (§ 358 Abs. 2 Satz 1 StPO) erneut zu der bereits im ersten Rechtsgang verhängten Freiheitsstrafe von vier Jahren verurteilt.

Nach den – insoweit bereits bestandskräftigen – Urteilsfeststellungen begegneten sich die einander bis dahin unbekannten Angeklagten P. und S., die jeweils einen hochmotorisierten Pkw fuhren, zufällig auf dem Heimweg von ihren Arbeitsstellen. Nach der Ausfahrt aus einem Kreisverkehr überholten beide hintereinander mit überhöhter Geschwindigkeit ein drittes Kraftfahrzeug. Die Angeklagte P. blieb nach ihrer Vorbeifahrt an diesem auf der linken Spur und beschleunigte ihr Fahrzeug weiter. Sie war entschlossen, den Angeklagten S. zu überholen, um zu beweisen, dass sie das leistungsstärkere Fahrzeug fuhr. Der Angeklagte seinerseits beschleunigte ebenfalls stark und gab hierdurch zu erkennen, dass er die Herausforderung eines Vergleichs der Beschleunigungsfähigkeiten beider Fahrzeuge annahm. Beide Angeklagten trafen spätestens jetzt eine konkludente Rennabrede.

Im Bereich einer Kurve kam der Angeklagten P., die weiterhin auf der Gegenfahrbahn, ungefähr neben dem Angeklagten S. fuhr, ein Pkw entgegen. Die Angeklagte P. versuchte, durch vollständiges Durchtreten ihres Gaspedals auf die rechte Fahrspur zurückzugelangen. Hierbei geriet ihr Fahrzeug, das inzwischen eine Geschwindigkeit von ungefähr 180 km/h erreicht hatte, ins Schleudern und stieß gegen ein weiteres

Fahrzeug des Gegenverkehrs, dessen Fahrer verletzt wurde. Das hierbei in eine Rotationsbewegung versetzte Fahrzeug der Angeklagten P. kollidierte schließlich mit dem weiteren entgegenkommenden Pkw einer Familie. Hierdurch wurden die vorn sitzenden Eltern verletzt und beide in Kindersitzen auf der Rückbank befindlichen Kinder getötet.

Das Landgericht hat zum subjektiven Tatbestand nunmehr festgestellt, dass beide Angeklagten die Tötung der Insassen von Fahrzeugen, die ihnen in der für sie nicht ausreichend einsehbaren Kurve entgegenkommen könnten, für möglich hielten und billigend in Kauf nahmen, also mit sog. bedingtem Tötungsvorsatz handelten. Es hat die Mordmerkmale der Heimtücke, der gemeingefährlichen Mittel und der niedrigen Beweggründe in objektiver und subjektiver Hinsicht als erfüllt angesehen.

Die auf die Revisionen der Angeklagten erfolgte rechtliche Überprüfung durch den unter anderem für das Verkehrsstrafrecht zuständigen 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat weder Verfahrensfehler noch sonstige Rechtsfehler zum Nachteil der Angeklagten ergeben. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Vorinstanz:

Landgericht Hannover – Urteil vom 24. Juli 2024 – 40 Ks 2793 Js 22381/22 (2/24)

SAARL. OLG: BGH-VORLAGE ZUR VERWERTBARKEIT VON GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Pressemeldung vom 22.04.2025

Bei der Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen besteht derzeit eine erhebliche Rechtsungleichheit zwischen der Rechtslage im Saarland und in den übrigen Bundesländern.

Im Saarland unterliegen – anders als in den übrigen Bundesländern – die Ergebnisse der gängigen Geschwindigkeitsmesssysteme regelmäßig einem Beweisverwertungsverbot. Dem liegt eine Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes vom 5. Juli 2019 (Az.: LV 7/17) zugrunde, wonach es an einem fairen rechtsstaatlichen Verfahren fehlt, wenn die bei einer Geschwindigkeitsmessung erzeugten und verarbeiteten Daten (sog. Rohmessdaten) nicht gespeichert werden und dem Betroffenen dadurch im Einzelfall eine nachträgliche Überprüfung des amtlichen Messergebnisses nicht möglich ist. Anders als die Gerichte in anderen Bundesländern, für die die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes keine Geltung hat, dürfen die saarländischen Gerichte einen Betroffenen, der sich gegen das Messergebnis wendet, in einem solchen Fall daher nicht allein auf Grundlage des Messergebnisses verurteilen.

Um diese Rechtsungleichheit innerhalb der Bundesrepublik zu beseitigen, hat der Bußgeldsenat des Saarländischen Oberlandesgerichts in einem Verfahren, in dem sich ein Betroffener gegen seine Verurteilung wegen fahrlässiger Geschwindigkeitsüberschreitung wendet, mit Beschluss vom 10. April 2025 dem Bundesgerichtshof die Frage vorgelegt, ob Geschwindigkeitsmessergebnisse unverwertbar sind, wenn die bei der Messung erzeugten und verarbeiteten Daten (sog. Rohmessdaten) nicht gespeichert werden und dem Betroffenen dadurch im Einzelfall eine nachträgliche Überprüfung des Messergebnisses nicht möglich ist.

Hintergrund:

1. Soweit ersichtlich speichert keines der derzeit in der Bundesrepublik Deutschland amtlich zugelassenen Geschwindigkeitsmesssysteme die bei der Messwertermittlung erzeugten und verarbeiteten Daten (sog. Rohmessdaten).
2. Im Bußgeldverfahren können die Gerichte gleichwohl grundsätzlich die Ergebnisse solcher standardisierter Messverfahren aufgrund deren amtlicher Zulassung und Eichung, die gewährleisten, dass Messungen unter denselben oder glei-

chen Bedingungen nach wissenschaftlicher Erkenntnis zu gleichen Resultaten führen, ohne nähere Überprüfung und Darlegung ihrer Richtigkeit einer Verurteilung zugrunde legen, soweit keine substantiierten Einwände gegen ihre Korrektheit erhoben werden.

3. Der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes, dass Ergebnisse standardisierter Messverfahren gleichwohl verfahrensrechtlich einem Beweisverwertungsverbot unterliegen, wenn die bei der Messung erzeugten und verarbeiteten Daten (sog. Rohmessdaten) nicht gespeichert werden, dem Betroffenen dadurch im Einzelfall eine nachträgliche Überprüfung des amtlichen Messergebnisses nicht möglich ist und er sich deshalb gegen das Messergebnis wendet, sind Verfassungs- und Obergerichte anderer Bundesländer bislang ausnahmslos entgegengetreten.

4. Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes binden, auch wenn sie eine Rechtsfrage bundesrechtlicher Natur betreffen, ausschließlich die saarländischen Gerichte. Diese Bindung gilt auch dann, wenn Gerichte eines anderen Bundeslandes abweichende verfassungsrechtliche Auffassungen vertreten sollten. Die Bindungswirkung entfällt erst durch eine abweichende spätere Entscheidung eines Bundesgerichts oder des Bundesverfassungsgerichts.

Zur Erwirkung einer solchen, die Einheitlichkeit der Rechtsprechung sichernden bundesgerichtlichen Entscheidung steht den Bußgeldsenaten im Ordnungswidrigkeitenverfahren gem. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i.V.m. § 121 Abs. 2 GVG die Möglichkeit der Vorlage an den Bundesgerichtshof zu.

HESS. LSG: RALLYE-FAHRER UND BEIFAHRER SIND ABHÄNGIG BESCHÄFTIGT

Pressemeldung vom 16.05.2025
Aktenzeichen: L 1 BA 34/23

Wenn eine Autofirma mit Rennsportfahrern Exklusivität vereinbart, ihnen Fitness- und Gesundheitsvorgaben macht und diese kontrolliert, eine feste Vergütung zahlt sowie den organisatorischen Rahmen bei Veranstaltungen festlegt, so sind die Fahrer abhängig beschäftigt. Dies entschied in heute veröffentlichten Urteilen der 1. Senat des Hessischen Landessozialgerichts.

Autofirma beantragt Statusfeststellung

Eine Firma aus Weiterstadt, die Fahrzeuge vertreibt und seit mehr als 100 Jahren an Motorsportwettbewerben teilnimmt, beantragte bei der Deutschen Rentenversicherung die Feststellung, ob ein Rennsportfahrer und dessen Beifahrer abhängig beschäftigt oder selbstständig tätig sind. Mit beiden Fahrern hatte sie vertraglich vereinbart, dass diese nicht für andere Motorsport-Teams tätig werden, keine gefährlichen Sportarten ausüben, sich regelmäßig ärztlichen Untersuchungen unterziehen sowie an bestimmten Fitness-Programmen teilnehmen. Mittels medizinischer Kontrolluntersuchungen durfte die Firma die Fitness der Fahrer überprüfen lassen.

Der Rennsportfahrer erhielt zunächst anstelle einer Barvergütung ein Fahrzeug zur privaten Verfügung. Später wurden ihm – ebenso wie seinem Beifahrer – eine jährliche Vergütung sowie erfolgsbezogene Prämien gezahlt. Alle gewonnenen Pokale und Preise blieben hingegen im Besitz der Autofirma. Diese bestimmte auch die Ausführung des Brandings der Overalls, Helme, Fahrzeuge und anderer Kennzeichen des Teams.

Die Rentenversicherung entschied, dass Fahrer und Beifahrer abhängig beschäftigt sind und der Sozialversicherungspflicht unterliegen.

Intensives arbeitsteiliges Handeln im Sinne „einer denkt, einer lenkt“

Die Richter des Landessozialgerichts bestätigten diese rechtliche Bewertung. Die Fahrer seien in einem besonders hohen Maße persönlich von der Autofirma abhängig gewesen. Die vereinbarte Exklusivität habe sich nicht auf die reine Tätigkeitsausübung beschränkt. Vielmehr hätten die Fahrer auch keine Einnahmen durch Werbemaßnahmen und Sponsoring erzielen können. Die vertraglichen Einschränkungen hätten leistungserhaltende oder -steigernde Maßnahmen umfasst. Zwischen Fahrer und Beifahrer habe ferner ein besonders intensives arbeitsteiliges Handeln – ganz im Sinne „einer denkt, einer lenkt“ – vorgelegen. So habe der Beifahrer präzise und sekundengenaue Anweisungen gegeben, welche der Fahrer ohne Zögern umgesetzt habe. Zudem seien ab dem Moment der Anreise zu den jeweiligen Veranstaltungsorten bis zur Abreise die Abläufe entsprechend den Planungen der Firma erfolgt. Diese habe den organisatorischen Rahmen vorgegeben, in den sich die Fahrer hätten einfügen müssen.

Da die Firma die wesentlichen Betriebsmittel (insb. Rennauto, Fahrerausstattung und Werkzeug) gestellt habe, hätten die Fahrer auch kein unternehmerisches Risiko getragen. Die Motivation, Karriere im Motorsport zu machen, könne demgegenüber eine selbstständige Tätigkeit nicht begründen.

(Az. L 1 BA 34/23 und L 1 BA 38/23 – Die Revision wurde nicht zugelassen.)

Urteil abrufbar unter: <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE250000610>

BGH: KEINE VERPFLICHTUNG ZU KONKRETER REPARATUR BEI FIKTIVER ABRECHNUNG

Urteil vom 28.01.2025 – VI ZR 300/24

Leitsatz:

Bei fiktiver Schadensabrechnung ist der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag (§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB) ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln. Der Geschädigte ist nicht verpflichtet, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen.

Tenor:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil der 7. Zivilkammer des Landgerichts Hagen vom 23. August 2024 wird zurückgewiesen, soweit sie sich gegen die Verurteilung zur Zahlung von Reparaturkosten nebst darauf entfallenden Rechtsanwaltskosten und Zinsen richtet; im Übrigen wird sie als unzulässig verworfen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens trägt die Beklagte.

Tatbestand:

Der Kläger nimmt den beklagten Haftpflichtversicherer auf Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall in Meinerzhagen in Anspruch.

Bei einem Verkehrsunfall im März 2022 wurde das in Deutschland zugelassene Fahrzeug des in Deutschland wohnenden Klägers beschädigt. Das von ihm eingeholte Sachverständigengutachten, auf dessen Grundlage er seinen Schaden gegenüber der Beklagten abrechnete, wies Reparaturkosten in Höhe von 3.087,80 € netto aus. Während eines Urlaubs in der Türkei ließ der Kläger sein Fahrzeug vollständig sach- und fachgerecht reparieren. Zu den Kosten dieser Reparatur macht er keine Angaben.

Mit seiner Klage verlangt der Kläger Schadensersatz in Höhe von 4.178,05 € (3.087,80 € Reparaturkosten, merkantiler Minderwert, Sachverständigenkosten, Nutzungsausfallentschädigung, Unkostenpauschale) nebst Rechtsanwaltskosten und Zinsen. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen, da diese unschlüssig sei; der Kläger könne nur die im Ausland tatsächlich angefallenen Reparaturkosten verlangen, zu denen er aber nicht vorgetragen habe.

Auf die Berufung des Klägers hat das Landgericht nach Beweisaufnahme das Urteil des Amtsgerichts teilweise abgeändert. Es hat die Beklagte auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 % zu ihren Lasten zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 1.583,48 € (davon 1.132,38 € Reparaturkosten) nebst Rechtsanwaltskosten und Zinsen verurteilt. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision begehrt die Beklagte die Wiederherstellung des Urteils des Amtsgerichts.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen ausgeführt:

Dem Kläger stehe gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1, 2 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 % zulasten der Beklagten zu. Zu der Frage, ob der Kläger verpflichtet sei, zu den tatsächlich entstandenen Reparaturkosten konkret vorzutragen, da das Fahrzeug unstreitig fachgerecht repariert worden sei, verträten Rechtsprechung und Literatur unterschiedliche Auffassungen. Einerseits werde das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 3. Dezember 2013 (VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 10) so verstanden, dass der Geschädigte bei einer sach- und fachgerecht durchgeführten Reparatur den tatsächlichen Aufwand nicht darlegen müsse, weil dies die Aufgabe der Rechtsprechung zum Recht auf fiktive Abrechnung bedeuten würde. Andererseits werde aufgrund dieser Entscheidung eine Verpflichtung zur Darlegung der tatsächlichen Reparaturkosten angenommen. Eine solche Verpflichtung sei abzulehnen, da ansonsten derjenige, der sein Fahrzeug erst nach der Regulierung des Schadens reparieren lasse, gegenüber demjenigen, der bereits vorher repariere, übervorteilt werde.

Ausgehend von erstattungsfähigen Reparaturkosten laut gerichtlichem Sachverständigen in Höhe von 2.830,96 € netto stünden dem Kläger auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 % zulasten der Beklagten Reparaturkosten in Höhe von 1.132,38 € sowie Sachverständigenkosten, Nutzungsausfallentschädigung, Wertminderung, eine Unkostenpauschale und vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen zu.

II.

Soweit die Revision zulässig ist, bleibt sie in der Sache ohne Erfolg. Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht Reparaturkosten zuerkannt hat, halten einer rechtlichen Überprüfung stand.

I. Die Revision ist nur statthaft und zulässig, soweit sie sich gegen die Höhe der zuerkannten Reparaturkosten samt Nebenforderungen richtet. Nur in diesem Umfang hat das Berufungsgericht die Revision zugelassen (§ 543 Abs. 1 Nr. 1 ZPO) und nur auf diese Frage beschränkt sich die Revisionsbegründung (§ 551 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a, § 552 ZPO). Soweit die Revision die Aufhebung des Berufungsurteils in weitergehendem Umfang – nämlich insgesamt – beantragt hat, ist die Revision unzulässig.

2. Das Berufungsgericht hat aufgrund der vom Kläger gewählten fiktiven Schadensabrechnung die Reparaturkosten rechtsfehlerfrei zuerkannt. Entgegen der Ansicht der Revision war der Kläger nicht verpflichtet, zu den tatsächlichen Kosten der sach- und fachgerecht durchgeführten Reparatur in der Türkei vorzutragen.

a) Ist wegen der Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Was insoweit erforderlich ist, richtet sich danach, wie sich ein verständiger, wirtschaftlich denkender Eigentümer in der Lage des Geschädigten verhalten hätte. Der Geschädigte ist nach diesem in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB verankerten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadensbeseitigung aufzuwendenden Kosten beeinflussen kann (vgl. Senatsurteil vom 29. Oktober 2019 – VI ZR 45/19, NJW 2020, 144 Rn. 9 m.w.N.). Darüber hinaus gilt für die Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB das Verbot, sich durch Schadensersatz zu bereichern. Der Geschädigte soll zwar volle Herstellung verlangen können (Totalreparation), aber an dem Schadensfall nicht „verdienen“. Diese Grundsätze gelten sowohl für die konkrete als auch für die fiktive Schadensabrechnung (Senatsurteile vom 26. Mai 2023 – VI ZR 274/22, NJW 2023, 2421 Rn. 8; vom 29. Oktober 2019 – VI ZR 45/19, NJW 2020, 144 Rn. 11 f. m.w.N.).

Der Geschädigte eines Kraftfahrzeugsachschadens hat bei Ausübung der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die Wahl, ob er fiktiv nach den Feststellungen eines Sachverständigen oder konkret nach den tatsächlich aufgewendeten Kosten abrechnet. Bei fiktiver Abrechnung ist der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln. Der Geschädigte, der nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, disponiert hier dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer abstrahierten Grundlage zufrieden gibt (vgl. Senatsurteile vom 12. Oktober 2021 – VI ZR 513/19, NJW 2022, 543 Rn. 19; vom 24. Januar 2017 – VI ZR 146/16, NJW 2017, 1664 Rn. 6; vom 3. Dezember 2013 – VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 10; jeweils m.w.N.).

b) Nach diesen Grundsätzen hat der Geschädigte regelmäßig Anspruch auf Ersatz der in einer markengebundenen Fachwerkstatt anfallenden Reparaturkosten, unabhängig davon, ob er das Fahrzeug voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt. Bei der fiktiven Schadensabrechnung genügt der Geschädigte dem Gebot der Wirtschaftlichkeit nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen, wenn er der Schadensabrechnung die üblichen Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt zugrunde legt, die ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat; dasselbe gilt für die Kosten der Ersatzteile (Senatsurteil vom 26. Mai 2023 – VI ZR 274/22, NJW 2023, 2421 Rn. 9 m.w.N.). Allerdings muss sich der Ge-

schädigte bei fiktiver Schadensabrechnung gemäß § 254 Abs. 2 BGB vom Schädiger – auch noch im Rechtsstreit – auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen freien Fachwerkstatt verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und gegebenenfalls beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt entspricht und wenn er gegebenenfalls vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen würden (Senatsurteile vom 18. Februar 2020 – VI ZR 115/19, NJW 2020, 1795 Rn. 8; vom 25. September 2018 – VI ZR 65/18, NJW 2019, 852 Rn. 6; vom 3. Dezember 2013 – VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 9; vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7; vom 20. Oktober 2009 – VI ZR 53/09, BGHZ 183, 21 Rn. 9; jeweils m.w.N.).

c) Angesichts dieser Rechtslage hat der Senat entschieden, dass auf der Grundlage einer preiswerteren Reparaturmöglichkeit abzurechnen ist, wenn ein Verweis der Schädigerseite darauf nicht einmal erforderlich ist, weil der Geschädigte die Möglichkeit einer vollständigen und fachgerechten, aber preiswerteren Reparatur selbst darlegt und sogar wahrgenommen hat (Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 – VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 11).

Mit Verweis auf dieses Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 (VI ZR 24/13, VersR 2014, 214) vertreten nicht nur die Revision und das Amtsgericht im Streitfall, sondern auch Teile der Rechtsprechung und Literatur die Ansicht, wenn eine sach- und fachgerechte Reparatur des Fahrzeugs in dem Umfang erfolgt sei, den der Sachverständige für notwendig gehalten habe, dann sei der Schadensersatz auf die tatsächlich angefallenen Bruttokosten begrenzt. Andernfalls bestehe die Gefahr einer unzulässigen Bereicherung durch den Unfall. Die Forderung weiterer fiktiver Reparaturkosten sei dann unschlüssig (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 6. Mai 2016 – 11 U 93/15, juris Rn. 5 f. mit zust. Anm. Exter, NZV 2017, 582; OLG Stuttgart, NJW 2014, 3317, 3319 mit abl. Anm. Druckenbrodt; OLG Schleswig, DAR 2017, 145, juris Rn. 37; Zwickel in Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 6. Aufl., § 27 Rn. 27.43 und 27.45). Auf dieser Grundlage wird eine Verpflichtung zur Darlegung der tatsächlichen Reparaturkosten (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 6. Mai 2016 – 11 U 93/15, juris Rn. 6; OLG Schleswig, DAR 2017, 145, juris Rn. 30) oder zur Vorlage der Reparaturrechnung (Staudinger/Höpfner, BGB (2021), § 249 Rn. 240; Wimber in Burmann/Heß/Hühnermann, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl., § 249 BGB Rn. 34a) angenommen.

Die Gegenmeinung verweist darauf, wenn der Geschädigte bei erfolgter sach- und fachgerechter Reparatur den tatsächlichen Aufwand darlegen müsse, bedeute dies die Aufgabe der Rechtsprechung zur fiktiven Abrechnung. Dies sei dem Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 (VI ZR 24/13, VersR 2014, 214) nicht zu entnehmen und führe zu zufälligen Ergebnissen, je nachdem, ob der Geschädigte die Reparatur vor oder nach Abschluss der Schadensregulierung durchführen lasse (vgl. OLG München, NJW-RR 2021, 340 Rn. 10 ff. mit zust. Anm. Figge-

ner, NJW-Spezial 2021, 75; KG, VersR 2018, 758, 759, juris Rn. 9; Freymann/Rüßmann in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 249 BGB, Stand: 14.10.2024, Rn. 147; Freymann, ZfSch 2019, 4, 7; wohl auch Geigel/Schmidt, Der Haftpflichtprozess, 29. Aufl., Kapitel 36 Rn. 25 a.E.).

d) Die zuerst genannte Ansicht wie auch die Revision, die der Meinung ist, der Kläger müsse im Streitfall zu den Reparaturkosten in der Türkei vortragen, verkennen die Tragweite der Ersetzungsbefugnis und der Dispositionsfreiheit des Geschädigten nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB (vgl. hierzu näher Senatsurteil vom 29. Januar 2019 – VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 21 f.). Bei der fiktiven Abrechnung hat der Geschädigte weder darzulegen, dass er seinen Unfallwagen hat reparieren lassen, noch auf welche Weise und in welchem Umfang die Reparatur durchgeführt worden ist (vgl. Senatsurteile vom 12. Oktober 2021 – VI ZR 513/19, NJW 2022, 543 Rn. 19; vom 17. September 2019 – VI ZR 396/18, NJW 2020, 236 Rn. 9; jeweils m.w.N.). Dem Geschädigten kann auch nicht mangels Vorlage einer Reparaturkostenrechnung oder Vortrags zu den tatsächlich angefallenen Reparaturkosten Schadensersatz versagt werden. Richtschnur für den vom Schädiger nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zu leistenden Ersatz sind nicht die vom Geschädigten tatsächlich aufgewendeten Reparaturkosten, sondern der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag (Senatsurteil vom 12. Oktober 2021 – VI ZR 513/19, NJW 2022, 543 Rn. 19). Bei der Ermittlung dieses Betrags sind im Rahmen der fiktiven Abrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur (gleich an welchem Ort) betreffen, grundsätzlich irrelevant.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 (VI ZR 24/13, VersR 2014, 214). Darin heißt es zwar: „Deshalb beläuft sich auch im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der zur Herstellung erforderliche Geld-

betrag auf die tatsächlich angefallenen Bruttokosten, wenn der Geschädigte seinen Kraftfahrzeugsachschaden sach- und fachgerecht in dem Umfang reparieren lässt, den der eingeschaltete Sachverständige für notwendig gehalten hat, und die von der beauftragten Werkstatt berechneten Reparaturkosten die von dem Sachverständigen angesetzten Kosten unterschreiten“ (Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 – VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 12). Diese Aussage bezieht sich jedoch auf einen vom Streitfall abweichenden Sachverhalt. Im dortigen Fall war ein Verweis der Schädigerseite auf eine gleichwertige, aber günstigere Reparaturmöglichkeit in einer dem Geschädigten mühelos und ohne Weiteres zugänglichen Werkstatt nicht erforderlich, weil der Geschädigte hierzu selbst – auch zu den Kosten der in einer Fachwerkstatt an seinem Wohnort durchgeführten Reparatur – vorgetragen hatte. Damit hatte der Geschädigte selbst eingeräumt, dass die Voraussetzungen der Schadensminderungspflicht erfüllt sind.

So liegt der Fall hier aber nicht. Der Kläger hat die fiktive Abrechnung der Reparaturkosten gewählt und nicht selbst zu einer gleichwertigen, aber günstigeren Reparaturmöglichkeit in einer ihm mühelos und ohne Weiteres zugänglichen Werkstatt vorgetragen. Um eine solche Werkstatt, auf die die Beklagte den Kläger hätte verweisen können, handelt es sich bei der Reparaturmöglichkeit in der Türkei von vornherein nicht, wie die Revision selbst erkennt (vgl. zu einer 130 km entfernten Werkstatt mit einer Annahmestelle am Wohnsitz des Geschädigten Senatsurteil vom 28. April 2015 – VI ZR 267/14, NJW 2015, 2110 Rn. 14 m.w.N.).

Etwaige finanzielle Vorteile, die der in Deutschland wohnende Kläger durch die Reparatur seines hier zugelassenen Fahrzeugs in der Türkei erzielt hat, sind im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung nicht zu berücksichtigen.

BGH: ANFORDERUNG ZUR ANNAHME RELATIVER FAHRUNTÜCHTIGKEIT

Beschluss vom 26.02.2025 – 4 StR 526/24

Tenor:

Auf die Revision des Angeklagten wird das Urteil des Landgerichts Münster vom 27. August 2024 mit den objektiven und subjektiven Feststellungen zur Rauschmittelbeeinflussung und zur hierdurch bewirkten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten aufgehoben.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Rechtsmittels, an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen.

Die weiter gehende Revision wird verworfen.

Gründe:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger „Straßenverkehrsgefährdung“ sowie wegen versuchten Mordes in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort und mit „vorsätzlicher“ Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von vier Jahren und sechs Monaten verurteilt, von der wegen einer rechtsstaatswidrigen Verfahrensverzögerung drei Monate als verbüßt gelten, eine Einziehungsentscheidung getroffen und eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verhängt. Die auf die Rüge der Verletzung sachlichen Rechts gestützte Revision des Angeklagten erzielt den aus der Beschlussformel ersichtlichen Teilerfolg und ist im Übrigen unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

1. Nach den Feststellungen des Landgerichts befuhr der Angeklagte, der am Abend Alkohol getrunken und höchstens zwei Tage zuvor Marihuana konsumiert hatte, mit seinem Pkw nachts eine Landstraße. Er wies eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,72 ‰ und höchstens 1,35 ‰ auf; außerdem enthielt sein Blut mindestens 1,6 ng/ml THC. Der Angeklagte wollte eine Freundin aufsuchen, mit der es nach seiner Erwartung erstmals zum Geschlechtsverkehr kommen sollte. In einer Rechtskurve, in der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt war, geriet der Angeklagte infolge alkoholbedingt zu hoher Geschwindigkeit von etwas mehr als 80 km/h mit seinem Fahrzeug driftend auf die Gegenfahrbahn und dieses kollidierte mit einem Fußgänger. Der Geschädigte wurde durch den Unfall getötet. Der Angeklagte, der den Zusammenstoß mit einem Menschen bemerkt hatte, setzte anschließend seine Fahrt fort, wobei er billigend in Kauf nahm, dass der Geschädigte noch lebte und bei sofortigen Rettungsmaßnahmen überleben, ohne diese aber versterben könnte. Er entfernte sich, um seine Beteiligung an dem Unfall – in intoxiziertem Zustand – zu verdecken.

2. Der Schuldspruch hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a) Die vom Landgericht in beiden Fällen – als Tatbestandsmerkmal des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a) StGB im Fall 1 und des § 316 Abs. 1 StGB im Fall 2 der Urteilsgründe – festgestellte alkoholbedingte relative Fahruntüchtigkeit des Angeklagten ist nicht belegt.

aa) Relative Fahruntüchtigkeit ist gegeben, wenn die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zur Tatzeit zwar – wie hier – unterhalb des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit liegt, aber aufgrund zusätzlicher Tatsachen der Nachweis alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit geführt werden kann (vgl. BGH, Beschluss vom 2. März 2021 – 4 StR 366/20 Rn. 10; Urteil vom 22. April 1982 – 4 StR 43/82, BGHSt 31, 42 m.w.N.). Erforderlich sind mithin weitere aussagekräftige Beweisanzeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugführers infolge seiner Alkoholisierung so weit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, zu steuern. Dies hat das Tatgericht anhand einer Gesamtwürdigung aller relevanten Umstände zu beurteilen (vgl. BGH, Urteil vom 22. April 1982 – 4 StR 43/82, BGHSt 31, 42; zu drogenbedingter Fahruntüchtigkeit auch Beschlüsse vom 11. April 2023 – 4 StR 80/23 Rn. 22; vom 2. August 2022 – 4 StR 231/22 Rn. 8 ff.).

bb) Diesen Anforderungen genügt die Beweiswürdigung des Landgerichts nicht. Es hat lediglich knapp ausgeführt, die unfallursächliche Geschwindigkeitsüberschreitung sei als alkoholbedingter Fahrfehler zu werten, weil „andere Gründe für die angesichts der Dunkelheit und der fehlenden Streckenkenntnis des Angeklagten deutlich überhöhte Geschwindigkeit nicht ersichtlich“ seien und deshalb eine alkoholbedingte Überschätzung der eigenen Fähigkeiten durch den Angeklagten naheliege.

(1) Mit dieser Erwägung ist eine Fahruntüchtigkeit im Sinne der §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a), 316 StGB schon deshalb nicht belegt, weil das Landgericht mit ihr der Sache nach nur seine Überzeugung davon begründet, dass das Fahrverhalten des Angeklagten durch die Auswirkungen des genossenen Alkohols beeinflusst war, jedoch nicht jegliche Mitursächlichkeit einer Alkoholintoxikation für einen Fahrfehler ohne Weiteres mit einer Fahruntüchtigkeit im Sinne der genannten Straftatbestände gleichzusetzen ist. Die Annahme des Landgerichts, dass der Angeklagte die eigenen Fähigkeiten alkoholbedingt überschätzt haben müsse, wäre namentlich auch mit einer bloßen Enthemmung des Angeklagten infolge des Alkoholkonsums vereinbar, die sein fahrerisches Leistungsvermögen noch nicht in einem für die Annahme der Fahruntüchtigkeit ausreichendem Maß beeinträchtigt haben muss (vgl. BGH, Beschluss vom 12. April 1994 – 4 StR 688/93, juris Rn. 4).

Dass der Angeklagte einen solchen Zustand erreicht hatte, liegt auch nicht ohne Weiteres auf der Hand. Vielmehr deuten mehrere festgestellte Umstände auf eine erhaltene Fahrtüchtigkeit hin, die das Landgericht rechtsfehlerhaft unerörtert gelassen hat. So war die – nach dem Zweifelssatz zugrunde gelegte – Blutalkoholkonzentration des Angeklagten mit 0,72 ‰ noch deutlich von einem die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit rechtfertigenden Intoxikationsgrad entfernt und der hinzukommende Marihuanakonsum lag im Tatzeitpunkt bereits zwei Tage zurück. Die Polizeibeamten, die ca. eine Stunde nach dem Unfall mit dem Angeklagten befasst waren, haben keine alkoholtypischen Ausfallerscheinungen bei ihm bemerkt und der psychiatrische Sachverständige, dem die Kammer gefolgt ist, hat angenommen, dass eine „relevante Auswirkung des genossenen Alkohols“ auf die Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit des Angeklagten auszuschließen sei, und dies mit dessen koordinativer Leistungsfähigkeit vor und nach dem Unfall begründet.

(2) Abgesehen von der somit unzureichenden Differenzierung des Landgerichts zwischen alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit und unterhalb der Schwelle hierzu liegenden Alkoholauswirkungen leidet auch der Ausschluss anderer, intoxikationsunabhängiger Unfallursachen durch das Landgericht an durchgreifenden Darstellungs- und Erörterungsmängeln, weshalb der Senat auch ihn nicht in der gebotenen Weise nachzuvollziehen vermag. Es fehlt an Feststellungen zu dem üblichen sowie dem in der Tatnacht vor und nach der Kollision gezeigten Fahrverhalten des Angeklagten und einer Würdigung desselben. Eingedenk der Tatsache, dass zahlreiche nicht alkoholisierte Kraftfahrer vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht beachten und mit unangepasster Geschwindigkeit fahren (vgl. BGH, Beschluss vom 12. April 1994 – 4 StR 688/93, juris Rn. 4 m.w.N.), sowie der Urteilsfeststellungen zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten, wonach er Alkohol nur gelegentlich konsumiert und ihm im Jahr 2022 (nach dem hier gegenständlichen Tatgeschehen) wegen zu schnellen Fahrens die Fahrerlaubnis entzogen wurde, wäre zu erörtern gewesen, ob er auch ohne einen seine Fahrfähigkeiten herabsetzenden Alkoholeinfluss zu Geschwindigkeitsverstößen neigte und welche Schlüsse

hieraus gegebenenfalls auf die Tat gezogen werden können. Nicht ausreichend dargetan ist ferner, wie sich die Verkehrssituation dem nicht ortskundigen Angeklagten darstellte, insbesondere ob das die Geschwindigkeit begrenzende Verkehrszeichen gut sichtbar oder etwa leicht zu übersehen war und ob sich die Gefährlichkeit der (nach den Feststellungen nicht vollständig mit einer durchgezogenen Linie markierten) Kurve einem – alkoholisierten, aber noch fahrtüchtigen – Fahrer auch ohne Wahrnehmung des Zeichens erschlossen hätte.

b) Der dargelegte Rechtsfehler führt in beiden Fällen zur Aufhebung des Schuldspruchs, die sich auf die für sich genommen rechtsfehlerfreie Verurteilung wegen der weiteren, jeweils tateinheitlich zu der angenommenen Gefährdung des Straßenverkehrs bzw. Trunkenheit im Verkehr begangenen Delikte erstreckt (vgl. BGH, Beschluss vom 8. Oktober 2024 – 4 StR 318/24 Rn. 6 m.w.N.). Die von dem Rechtsfehler nicht betroffenen Feststellungen können hingegen bestehen bleiben (§ 353 Abs. 2 StPO); hiervon ausgenommen sind allerdings die Urteilsfeststellungen zur Rauschmittelbeeinflussung des Angeklagten und ihren Auswirkungen auf sein Fahrleistungsvermögen sowie zu dem hierauf bezogenen Vorstellungsbild des Angeklagten. Der Senat hebt diese unter Einschluss derjenigen zum festgestellten Alkohol- und Marihuanakonsum vor der

Tat, zu den Blutalkoholkonzentrations- und THC-Befunden und den zurückgerechneten Alkohol-Werten zur Tatzeit sowie zum Fehlen rauschmittelbedingter Ausfallerscheinungen nach der Tat auf, um dem neu zur Entscheidung berufenen Tatgericht widerspruchsfreie Feststellungen zu ermöglichen.

3. Die Aufhebung des Schuldspruchs entzieht dem gesamten Rechtsfolgenausspruch die Grundlage. Dies gilt auch für die Kompensationsentscheidung, hinsichtlich deren gegebenenfalls das Verschlechterungsverbot gemäß § 358 Abs. 2 Satz 1 StPO zu beachten sein wird (vgl. BGH, Beschluss vom 20. Dezember 2017 – 1 StR 408/17 Rn. 15 m.w.N.).

Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat außerdem darauf hin, dass das neue Tatgericht, sollte es wieder die Einziehung des Kraftfahrzeugs des Angeklagten nach § 74 Abs. 1 StGB in Betracht ziehen, sorgfältiger als bisher zu prüfen haben wird, zu welcher vorsätzlichen Tat es als Mittel gedient hat. Dass dies, wie vom Landgericht im ersten Rechtsgang angenommen, der versuchte Mord gewesen sei, versteht sich angesichts des Umstandes, dass das tatbestandsmäßige Verhalten insoweit in dem Unterlassen von Rettungsmaßnahmen und nicht im – aktiven – Verlassen des Unfallorts lag, jedenfalls nicht von selbst.

VGH MÜNCHEN: ANTRAGSTELLER MUSS FAHREIGNUNGSMÄNGEL BEI NEUERTEILUNG AUSRÄUMEN

Beschluss vom 16.04.2025 – II ZB 25.82¹

Tenor:

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 10.000,- Euro festgelegt.

Gründe:

I.
Der Kläger begehrt die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ohne Durchführung einer weiteren Fahrverhaltensbeobachtung.

Aufgrund einer ärztlich attestierten strukturellen Epilepsie mit primär fokalem Beginn und sekundärer Generalisierung erklärte sich der Kläger am 6. September 2022 mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen einverstanden. Am 19. Oktober 2022 beantragte er die Neuerteilung der Fahrerlaubnis der Klassen A und B einschließlich Unterklassen. Aufgrund diverser attes-

tiertter Erkrankungen (mehrere stationäre Behandlungen im Jahr 2021, u.a. mit den Diagnosen schwere depressive Episode und paranoide Schizophrenie, Vorhofflimmern, Dünndarmileus, infektexazerbierte COPD, Aspirationspneumonie, septischer Schock, chronische Stauungsleber, status epilepticus mit links-fokalem Beginn, obstruktives Schlafapnoesyndrom) brachte der Kläger auf Anordnung des Landratsamts Freyung-Grafenau ein ärztliches Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung vom 12. April 2023 bei, das zu dem Ergebnis kommt, er verfüge zwar grundsätzlich über die Voraussetzungen, ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1 sicher führen zu können, jedoch seien eine psychologische Leistungstestung, Auflagen und Nachbegutachtungen erforderlich. Die erhöhten Anforderungen an das Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 2 erfülle er nicht. Ein weiteres ärztliches Fahreignungsgutachten mit psychologischer Zusatzuntersuchung vom 25. September 2023 kommt zu dem Ergebnis, die schweren Einschränkungen seien hauptsächlich durch das Ereignis im September 2021 und die nachfolgenden Komplikationen (akutes Herz-Kreislaufversagen mit Intensivbehandlung und Langzeitbeatmung) bestimmt. Hier habe eine weitgehende Erholung statt-

¹ BeckRS 2025, 9156

gefunden. Weiterhin relevant für die Fahreignung seien die Herzrhythmusstörungen und die schizophrene Erkrankung. Kontrollen und Auflagen seien erforderlich. Die Epilepsie sei fachgerecht behandelt, Kontrollen seien hier ebenfalls weiterhin erforderlich. Bei der durchgeführten psychologischen Leistungstestung seien allerdings verkehrsbedeutsame Beeinträchtigungen offenkundig geworden. Deshalb werde eine Fahrverhaltensbeobachtung zur Prüfung der Kompensationsmöglichkeiten empfohlen.

Bei der auf Anordnung des Landratsamts durchgeführten Fahrverhaltensbeobachtung am 15. November 2023 mit einer Dauer von 65 Minuten haben sich dem Gutachten zufolge die bei der testpsychologischen Untersuchung ermittelten Beeinträchtigungen auch im praktischen Fahrverhalten gezeigt (Nichtausnutzen des Beschleunigungsstreifens bei der Auffahrt auf die Autobahn, Überfahren der rechten Fahrbahnbegrenzung, mangelndes Sicherungsverhalten durch Unterlassen des Schulterblicks beim Rechtsabbiegen, mehrfaches Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Überfahren der Haltelinie an Ampeln). Eine Kompensation sei derzeit nicht möglich. Zu empfehlen sei eine praktische Schulung durch Fahrstunden mit später erneuter Fahrverhaltensbeobachtung. Mit Anordnung vom 24. Januar 2024 gab das Landratsamt dem Kläger nochmals Gelegenheit, sich bis zum 24. April 2024 nach einer Vorbereitung im Rahmen einer praktischen Schulung durch Fahrstunden einer erneuten Fahrverhaltensbeobachtung zu unterziehen.

Mit Schreiben vom 6. März 2024 erhob der Kläger Klage beim Verwaltungsgericht Regensburg mit dem Antrag, den Beklagten zur Erteilung der Fahrerlaubnis zu verpflichten. Mit Urteil vom 18. November 2024 hat das Verwaltungsgericht die Klage abgewiesen. Aus der psychologischen Zusatzuntersuchung vom 25. September 2023 und dem Gutachten vom 16. November 2023 ergäben sich weiterhin Eignungszweifel hinsichtlich der psychischen Leistungsfähigkeit des Klägers. Bei der Fahrverhaltensbeobachtung hätten sich Mängel in unterschiedlichen Bereichen gezeigt. Mit seinen Einwänden gegen die Durchführung und Bewertung der Fahrverhaltensbeobachtung vermöge der Kläger nicht durchzudringen. Das Gericht sei auch nicht verpflichtet gewesen, eine erneute Fahrverhaltensbeobachtung zu veranlassen. Die vorliegenden Gutachten seien schlüssig und nachvollziehbar. Die Beweislast für die Fahreignung liege beim Kläger.

Zur Begründung seines Antrags auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil lässt der Kläger ausführen, es bestünden ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils. Das Gutachten vom 25. September 2023 befasse sich in überschießender Tendenz mit der Krankheitsgeschichte des Klägers, darunter bereits auskurierte oder weit in der Vergangenheit liegende Erkrankungen, die für die Fahreignung keine Relevanz mehr hätten. Hierdurch werde ein schlechtes Gesamtbild vom Kläger geschaffen, das nicht der Realität entspreche. Das Gericht gehe nicht darauf ein, dass der Kläger dem Gutachten zufolge trotz der vermeintlich bestehenden Beschränkungen in der Lage sei, den Anforderungen für das Führen von Kraftfahr-

zeugen gerecht zu werden. Zum Zeitpunkt der Tests habe er keine Fahrpraxis mehr gehabt. Er sei jedoch zur Durchführung einer erneuten Fahrverhaltensbeobachtung bereit gewesen und das Gericht hätte ein neues Gutachten in Auftrag geben müssen. Die Rechtssache weise aufgrund der verschiedenen Berichte auch besondere tatsächliche Schwierigkeiten auf und habe grundsätzliche Bedeutung hinsichtlich der Frage, wo die Grenze der Einbeziehung älterer medizinischer Befunde liege.

Auf Anfrage des Senats hat der Kläger mitteilen lassen, er sei nicht bereit, sich einer vom Beklagten angeregten erneuten Fahrverhaltensbeobachtung zu unterziehen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

Der Antrag auf Zulassung der Berufung ist abzulehnen. Die geltend gemachten Zulassungsgründe sind nicht hinreichend dargelegt bzw. liegen nicht vor (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO).

I. Aus der Antragsbegründung, auf die sich gemäß § 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO die Prüfung im Zulassungsverfahren beschränkt (VerfGH, E.v. 23.9.2015 – Vf. 38-VI-14 – VerfGHE 68, 180 Rn. 52; Happ in Eyermann, VwGO, 16. Auflage 2022, § 124a Rn. 54), ergibt sich nicht, dass die Berufung gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils zuzulassen wäre. Dies würde voraussetzen, dass der Kläger einen tragenden Rechtssatz oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung der Ausgangsentscheidung mit schlüssigen Argumenten infrage gestellt hätte (stRspr, vgl. BVerfG, B.v. 18.3.2022 – 2 BvR 1232/20 – BayVBl 2023, 176 Rn. 23 m.w.N.). Das ist jedoch nicht der Fall.

Nach § 20 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl I Nr. 299), gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder nach vorangegangenem Verzicht die Vorschriften für die Ersterteilung. Die Fahrerlaubnisbehörde hat zu ermitteln, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen (§ 22 Abs. 2 Satz 1 FeV). Das Vorliegen der Fahreignung wird von § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom 5. März 2003 (BGBl I S. 310, 319), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. August 2024 (BGBl I Nr. 266), positiv als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gefordert und ist vom Bewerber, hier also vom Kläger, nachzuweisen (§ 2 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 StVG).

Sowohl das Fahreignungsgutachten vom 25. September 2023 als auch das angefochtene Urteil berücksichtigen ausdrücklich den seit 2021 verbesserten Gesundheitszustand des Klägers. Die derzeitigen Eignungszweifel, die der Kläger im Rahmen seiner Nachweispflicht für die Erteilung der Fahrer-

laubnis auszuräumen hätte, beruhen in erster Linie auf Leistungsmängeln, die sowohl bei der psychologischen Zusatzuntersuchung vom 6. September 2023 im Rahmen der Erstellung des ärztlichen Fahreignungsgutachtens als auch bei der Fahrverhaltensbeobachtung am 15. November 2023 festgestellt wurden. Dem Gutachten vom 25. September 2023 zufolge war die Leistungstestung beim Kläger aufgrund der vielfachen Erkrankungen mit Relevanz für die Durchblutung bzw. für die Funktionsfähigkeit des Gehirns und der bereits festgestellten leichten Veränderungen des Gehirns erforderlich. Die in den Tests gezeigten Leistungen hätten nicht mehr den Anforderungen einer sicheren Verkehrsteilnahme genügt. Die Fahrverhaltensbeobachtung wurde im Gutachten ausdrücklich empfohlen, weil nicht auszuschließen sei, dass der Kläger die bei den Tests gezeigten Leistungsmängel möglicherweise kompensieren könne (vgl. hierzu Nr. 3 der Vorbemerkung der Anlage 4a zur FeV und Nr. 2.5 und 2.6 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27.1.2014 [Vkbl S. 110] in der Fassung vom 17.2.2021 [Vkbl S. 198], die nach § 11 Abs. 5 FeV i.V.m. Anlage 4a zur FeV Grundlage für die Eignungsbeurteilung sind; siehe auch BayVGh, B.v. 11.12.2023 – 11 CS 23.1577 – ZfSch 2024, 115 Rn. 14 f.). Allerdings wurden verkehrsbedeutsame Beeinträchtigungen auch bei der Fahrverhaltensbeobachtung am 15. November 2023 offenkundig, insbesondere hinsichtlich der Belastbarkeit, Orientierung, Konzentration, Aufmerksamkeit und Reaktion. Zudem hätten sich dem Gutachten zufolge auch Hinweise auf Befähigungsmängel ergeben. Der Beklagte hat dem Kläger durch Anordnung vom 24. Januar 2024 sowie nochmals durch die Antragserwiderung der Landesrechtsanwaltschaft Bayern vom 13. März 2025 im Zulassungsverfahren ausdrücklich die Möglichkeit einer Wiederholung der Fahrverhaltensbeobachtung eröffnet. Hierzu hat der Kläger allerdings zuletzt mitteilen lassen, er sei nicht bereit, sich einer erneuten Fahrverhaltensbeobachtung zu unterziehen. Ohne eine solche mit positivem Ergebnis kann die Fahrerlaubnis jedoch nicht erteilt werden. Vielmehr ist aufgrund der Nichtvorlage des Gutachtens nach § 11 Abs. 8 FeV davon auszugehen, dass dem Kläger die Fahreignung fehlt. Bei dieser Sachlage bestand für das Gericht auch kein Anlass, im Rahmen seiner Pflicht zur Erforschung des Sachverhalts gemäß § 86 Abs. 1 VwGO von Amts wegen der Frage der Fahreignung durch ein neues Gutachten nachzugehen (vgl. BayVGh, B.v. 24.7.2020 – 11 C 20.1135 – juris Rn. 18).

2. Die Berufung ist auch nicht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen.

Einer Rechtssache kommt grundsätzliche Bedeutung zu, wenn für die Entscheidung des Verwaltungsgerichts eine konkrete, jedoch fallübergreifende Tatsachen- oder Rechtsfrage von Bedeutung war, deren noch ausstehende obergerichtliche Klärung im Berufungsverfahren zu erwarten ist und zur Erhaltung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder zu einer bedeutsamen Weiterentwicklung des Rechts geboten erscheint (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, § 124 Rn. 36). Die Frage, „wo die Grenzen der Einbeziehung“ älterer medizinischer Befunde im Zusammenhang mit der Klärung von

Fahreignungszweifeln liegen, stellt sich in diesem Verfahren nicht. Sie kann auch nicht fallübergreifend beantwortet werden. Ergeben sich die Zweifel an der Fahreignung einer Person aus länger zurückliegenden Umständen, die keine Eintragung im Fahreignungsregister nach sich ziehen, etwa aus einer nicht ausgeheilten oder nicht nur vorübergehenden Erkrankung, muss einzelfallbezogen und unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände, insbesondere der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Schutzbedürftigkeit anderer Verkehrsteilnehmer, geprüft werden, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen relevanten Gefahrenverdacht begründen (vgl. BayVGh, B.v. 6.5.2008 – 11 CS 08.551 – juris Rn. 41). Ohne Zweifel sind die 2021 diagnostizierten zahlreichen Erkrankungen des Klägers trotz der seither positiven Entwicklung in diesem Zusammenhang noch relevant und sind die vorliegenden Gutachten aus dem Jahr 2023 noch hinreichend aktuell und nicht durch neuere Entwicklungen überholt.

3. Schließlich weist die Rechtssache auch keine besonderen tatsächlichen Schwierigkeiten im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO auf. Aufgrund der Fahrverhaltensbeobachtung vom 15. November 2023 und der ausführlichen und nachvollziehbaren Bewertung im Gutachten vom 16. November 2023 steht fest, dass der Kläger die bei den Leistungstests am 6. September 2023 gezeigten Defizite nicht kompensieren kann und daher derzeit keinen Anspruch auf Erteilung der Fahrerlaubnis hat.

4. Als unterlegener Rechtsmittelführer hat der Kläger die Kosten des Verfahrens zu tragen (§ 154 Abs. 2 VwGO). Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 52 Abs. 1, Abs. 3 Satz 1 GKG i.V.m. den Empfehlungen in Nr. 46.1 und 46.3 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

5. Dieser Beschluss, mit dem die Entscheidung des Verwaltungsgerichts rechtskräftig wird (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO), ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).

OLG STUTTGART: SCHADENERSATZ DES LEASINGGEBERS BEI ZAHLUNGSVERZUG

URTEIL VOM 25.03.2025 – 6 U 110/24¹

Leitsatz:

1. Eine Berufung, die ausschließlich auf neues Vorbringen gestützt ist, setzt für deren Zulässigkeit eine ausreichende Begründung zu den Tatsachen voraus, die eine Zulassung des neuen Vorbringens rechtfertigen.

2. Kündigt der Leasinggeber einen Leasingvertrag wegen Zahlungsverzugs außerordentlich, schuldet ihm der Leasingnehmer als Schadenersatzposition die im Zeitpunkt der Kündigung bis zum vereinbarten Ablauf des Leasingvertrages ausstehenden Leasingraten regelmäßig ohne Umsatzsteuer. An einem steuerbaren Leistungsaustausch fehlt es, wenn keine Lieferung an den Leasingnehmer im Sinne von Abschnitt 3.5 Abs. 5 UStAE (z.B. vereinbarte Kaufoption des Leasingnehmers zum Leasingende) vorliegt. Ein Andienungsrecht zugunsten des Leasinggebers stellt keine solche Kaufoption für den Leasingnehmer dar.

(nicht rechtskräftig; anhängig BGH – VIII ZR 114/25)

OVG HAMBURG: GEBÜHREN UND KOSTEN DER UMSETZUNG SEINES FAHRZEUGS

BESCHLUSS VOM 03.02.2025 – 3 BS 145/24²

Leitsatz:

1. Ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit im Sinne von § 80 Abs. 4 Satz 3 Alt. 1 VwGO rechtfertigen die Anordnung der aufschiebenden Wirkung, wenn bei summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage ein Erfolg des Rechtsmittelführers im Hauptsacheverfahren wahrscheinlicher als sein Unterliegen ist.

2. Zum Verständnis der Beschilderung einer Parkraumbewirtschaftungszone mit den Verkehrszeichen 314.1 und 314.2 sowie weiteren Zusatzzeichen.

3. Wer sein Fahrzeug bereits vor Beginn der Bewirtschaftungszeit auf einem parkbeschränkten Platz abstellt und innerhalb der Bewirtschaftungszeit noch stehen lassen will, muss den Zeiger der Parkscheibe auf denjenigen Strich der halben Stunde einstellen, der auf den Beginn der Parkbeschränkung folgt.

4. Ein Verstoß gegen die Höchstparkdauer innerhalb der Bewirtschaftungszeit in einer Parkraumbewirtschaftungszone wirkt sich auf das sich zeitlich anschließende, ohne Beschränkungen erlaubte Parken außerhalb der Bewirtschaftungs-

ungszeit nicht aus und setzt sich unter dem Gesichtspunkt der Überschreitung der Höchstparkdauer auch nicht mit erneutem Beginn der Bewirtschaftungszeit am nächsten Morgen fort.

5. Das Abschleppen eines verkehrswidrig geparkten Fahrzeugs ist grundsätzlich nicht unverhältnismäßig, wenn die erlaubte Parkzeit bereits erheblich überschritten ist. Dies kann bei einer Überschreitung der erlaubten Parkzeit um eine Stunde angenommen werden (Bestätigung der bisherigen Rspr.).

OVG NRW: ANFORDERUNG AN FAHREIGNUNGSFESTSTELLUNG BEI EPILEPSIE

BESCHLUSS VOM 07.03.2025 – 16 B 679/24³

Leitsatz:

Ist ein Inhaber einer Fahrerlaubnis an Epilepsie erkrankt, genügt allein der behauptete Ablauf eines Jahres ohne einen epileptischen Anfall nicht ohne Weiteres, um den Betroffenen als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.

OLG KARLSRUHE: NACHTRÄGLICHE BILDUNG EINER RETTUNGSGASSE BEI STRASSENBLOCKADE LÄSST NÖTIGUNGSVORWURF NICHT ENTFALLEN

URTEIL VOM 04.02.2025 – 2 ORS 350 SRS 613/24⁴

Leitsatz:

1. Bei Straßenblockaden ist der Tatbestand der Nötigung vollendet, sobald durch das erzwungene Anhalten von Kraftfahrzeugen nachfolgende Autofahrer in ihrer Fortbewegungsfreiheit eingeschränkt sind. Danach eintretende Umstände – hier: Bildung einer Rettungsgasse – sind nur noch für die Beurteilung der Verwerflichkeit bzw. die Bestimmung des Schuldumfangs maßgeblich. Dabei können unterbliebene Bemühungen des Opfers den Täter nur entlasten, soweit ein Handeln des Opfers mindestens zumutbar war (hier verneint für die Nutzung einer Rettungsgasse durch Kraftfahrzeugführer).

2. Kleben sich Blockierer mit den Händen an der Fahrbahn fest, schaffen sie ein nicht ohne Weiteres zu beseitigendes Hindernis und handeln deshalb gewaltsam im Sinn des § 240 Abs. 1 StGB.

1 <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=NJREoo1606831>

2 <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/NJREoo1603689>

3 https://nrwe.justiz.nrw.de/ovgs/ovg_nrw/j2025/16_B_679_24_Beschluss_20250307.html

4 <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJREoo1600804>

OLG SCHLESWIG-HOLSTEIN: EINHALTUNG EINES AUSREICHENDEN ABSTANDES BESCHLUSS VOM 19.09.2024 – 7 U 29/24⁵

Leitsatz

1. Ein Pedelec ist kein Kraftfahrzeug i.S.d. StVG. Für den Pedelecfahrer gilt weder die Gefährdungshaftung noch gilt das seitliche Abstandsgebot beim innerörtlichen Überholen von 1,5 m.
2. Beim Überholen eines Radfahrers durch einen anderen Radfahrer genügt in der Regel ein Abstand zwischen den Fahrenden – nicht zwischen den Lenkern – von einem Meter.
3. Das Überholen eines Radfahrers durch einen anderen Radfahrer muss in der Regel nicht durch ein Klingelzeichen vorher angekündigt werden.

OLG SCHLESWIG-HOLSTEIN: HAFTUNG BEI WEITERFAHREN AUF ZU ENGER STRASSE TROTZ VERBOTSMÄSSIG ENTGEGENKOM- MENDEM VERKEHR

BESCHLUSS VOM 14.01.2025 – 7 U 91/24⁶

Leitsatz

1. Einen Lkw der Müllabfuhr, der auf einer Überführungsfahrt verbotswidrig eine enge Gemeindestraße befährt und dabei gegen das Rechtsfahrgebot verstößt, trifft bei einem Begegnungsunfall die überwiegende Haftung zu 80 %.
2. Wer mit seinem Pkw in einer engen Gemeindestraße einfach weiterfährt, obwohl er bemerkt hat, dass die Fahrbahn für die Begegnung mit einem verbotsmäßig entgegenkommenden Lkw nicht ausreichend breit ist, verstößt gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot. Er hätte anhalten und auf eine gegenseitige Verständigung hinwirken müssen.

BAYOBLG: PROZESSUALE TAT BEI GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG BESCHLUSS VOM 03.02.2025 – 201 OBOWI 22/25⁷

Leitsätze:

1. Bei einer Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren bei anschließendem Anhalten bestimmt sich die prozessuale Tat nach § 264 StPO in erster Linie nach dem einem Betroffenen vorgeworfenen Fahrverhalten vor seiner Anhaltung. Exakte Tatzeit und exakter Tatort spielen eine untergeordnete Rolle.

2. Bei einer im standardisierten Messverfahren durchgeführten Geschwindigkeitsmessung ist der die technischen Unsicherheitsfaktoren abbildende Toleranzwert im Falle eines rechnerisch ermittelten Zwischenwerts immer auf den nächsthöheren ganzzahligen Wert aufzurunden.

Eine Tat im verfahrensrechtlichen Sinn liegt im Rahmen einer einheitlichen Fahrt dann vor, wenn mehrere Verstöße zu einem einheitlichen historischen Vorgang zusammengefasst werden können, wobei von besonderer Bedeutung ist, ob die Einzelverstöße räumlich und insbesondere zeitlich eng aufeinander folgen. Eine andere Tat im verfahrensrechtlichen Sinne ist regelmäßig erst dann gegeben, wenn das Fahrzeug des Betroffenen nicht nur verkehrsbedingt zum Stillstand gekommen und die Fahrt danach wieder fortgesetzt worden ist. (redaktioneller Leitsatz).

BAY OBLG: VORSATZ BEI GESCHWINDIG- KEITSÜBERSCHREITUNG BESCHLUSS VOM 17.02.2025 – 201 OBOWI 26/25⁸

Leitsätze:

1. Bei der Beurteilung der Unterschrift eines Richters unter einem Urteil ist ein großzügiger Maßstab anzulegen, wenn die Urhebererschaft außer Frage steht (Fortführung von BayObLGSt 2003, 73).
2. Bei einer Geschwindigkeitsmessung im Baustellenbereich einer Autobahn muss der Tatrichter die Möglichkeit, dass der Betroffene vier doppelseitig aufgestellte Verkehrszeichen übersehen haben könnte, mit denen die Geschwindigkeit sukzessive reduziert wurde (Geschwindigkeitstrichter), nur dann in den Urteilsgründen erörtern, wenn hierfür konkrete Anhaltspunkte bestehen, insbesondere wenn der Betroffene dies einwendet.

VGH BADEN-WÜRTTEMBERG: MPU BEI TRUNKENHEITSAHRT MIT DEM FAHRRAD BESCHLUSS VOM 18.02.2025 – 13 S 1513/24⁹

Leitsatz:

1. Die Fahrerlaubnisbehörde hat nach § 13 S 1 Nr 2 Buchst c FeV nicht nur bei einer Trunkenheitsfahrt (Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr) mit einem Kraftfahrzeug, sondern auch bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen.

⁵ <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/NJRE001599801>

⁶ <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/NJRE001600506>

⁷ <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2025-N-2923>

⁸ <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2025-N-2872>

⁹ <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=NJRE001601428>

2. Nach § 3 Abs 4 StVG entfalten Strafurteile und Strafbefehle in einem Entziehungsverfahren ausschließlich zugunsten des Betroffenen Bindungswirkung. Allerdings muss ein Fahrzeugführer eine rechtskräftige strafgerichtliche Entscheidung mit dem darin festgestellten Sachverhalt dann gegen sich gelten lassen, wenn sich nicht gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der darin getroffenen tatsächlichen Feststellungen ergeben.

VGH MÜNCHEN: AUSBRECHENDES HECK BEIM ANFAHREN NICHT ZWANGSLÄUFIG HINWEIS AUF FAHREIGNUNGSMANGEL BESCHLUSS VOM 10.04.2025 – 11 CS 25.463¹⁰

Redaktioneller Leitsatz:

Ein einmaliger Fahrfehler rechtfertigt keine Fahreignungszweifel und damit nicht den Entzug der Fahrerlaubnis nach erfolgloser Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens über eine Fahrprobe.

VG MÜNCHEN: KEINE MPU ERFORDERLICH BEI ENTZUG NACH CANNABISFAHRT NACH ALTER RECHTSPRECHUNG

URTEIL VOM 17.03.2025 – M 19 K 24.4224¹¹

Redaktioneller Leitsatz:

Die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis nicht erforderlich, wenn die Fahrerlaubnis wegen Nichtvorlage eines entsprechenden Gutachtens nach einer Cannabisfahrt mit 1,0 ng/l THC nach alter Rechtsprechung entzogen wurde.

¹⁰ [BeckRS 2025, 7333](#)

¹¹ [BeckRS 2025, 7670](#)