

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)



INHALT

Aktuelle Themen

Spritpreise – Abzocke oder marktgerecht? 1

Pressemeldungen

AG München: Schaden am Auto des Bruders 3

AG München: Betriebsgefahr eines geparkten Autos 4

LG Koblenz: Verkehrssicherungspflicht bei Sturz auf Kopfsteinpflaster 5

VG Berlin: Keine Autobahnmaut für Garten- und Landschaftsbaubetriebe 6

Rechtsprechung

BGH: Haftung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger verschiedener Halter 7

OLG Schleswig: Umfang des Schadensersatzes bei Anmietung eines Ersatz-Taxis 9

Verkehrsrecht in Kürze

VGH Baden-Württemberg: Führen eines Kraftfahrzeugs mit Niqab 13

OLG Schleswig: Auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter ist § 9 Abs. 5 StVO nicht unmittelbar anwendbar 13

OLG Schleswig: Unbeziffertes Aufforderungsschreiben ohne weitere Darlegung kann die Prüffrist des Haftpflichtversicherers nicht auslösen 13

OLG Schleswig: Mitverschulden des Beifahrers bei Mitfahrt mit erkennbar Fahruntüchtigem 13

OLG Schleswig: Mithaftung des Geschädigten bei Erkennbarkeit eines unbeleuchteten Fahrzeugs bei Dämmerung 14

OLG Schleswig: Hinterbliebenengeld für Enkelkinder nur im Ausnahmefall 14

BayObLG: Verhängung des Regelfahrverbots grundsätzlich auch bei Wechsel auf die durch Rotlicht gesperrte Fahrtrichtung im Kreuzungsbereich 14

LG Ravensburg: Zur Berücksichtigung eines behaupteten Nachtrunks 15

OLG Dresden: Nachweis der Unfallmanipulation 15

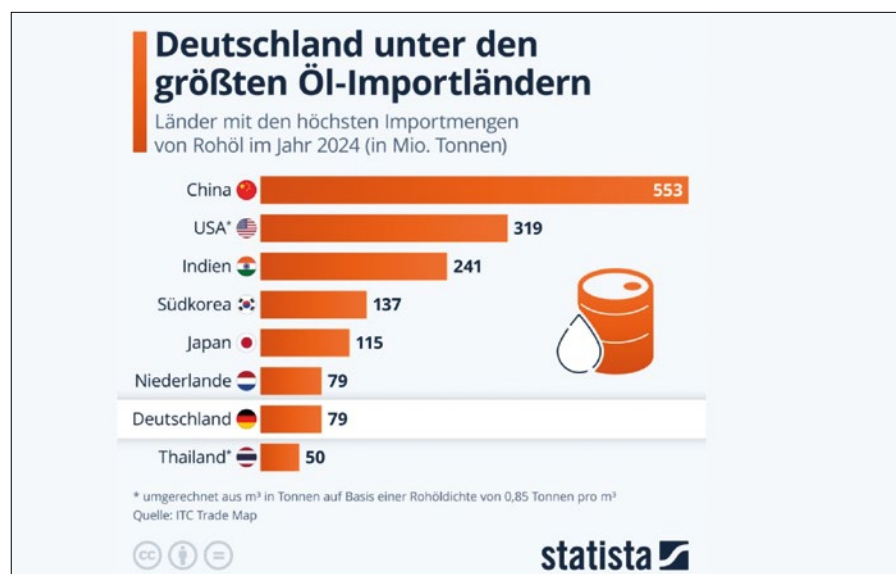
AKTUELLE THEMEN

Spritpreise – Abzocke oder marktgerecht?

Seit dem 28.02.2026 gibt es einen weiteren Krisenherd auf unserem Planeten. Seit Beginn des Irankrieges erreicht weniger Öl Europa. Die Bombardierung des Iran hatte zur Folge, dass viele Öltanker und Frachter mit dem Ziel Amerika oder Europa die Straße von Hormus nicht passieren können. Ca. 90 Schiffe am Tag haben in der Vergangenheit die Straße von Hormus passiert.¹ Überwiegend waren es Öltanker und Containerschiffe. Die Anzahl dieser Schiffe ist beinahe vollständig zurückgegangen.² Das Dilemma: Deutschland gehört zu den Ländern weltweit, die am meisten Rohöl importieren.³ Die Grafik verdeutlicht die starke Abhängigkeit Deutschlands von fossilen Brennstoffen. Bereits im Februar 2022 hat sich die Problematik der Abhängigkeit von

russischem Gas durch die Explosion der Gaspreise im Rahmen des Ukrainekrieges gezeigt. Damals sind die Gaspreise „explodiert“.

Im März 2025 lagen die Gaspreise für Verbraucher immer noch über 80% höher als vor dem Ukrainekrieg.⁴ Besonders von dem Preisanstieg betroffen sind Verbraucherinnen und Verbraucher. Während Unternehmen die Umsatzsteuer im Rahmen des Vorsteuerabzugs auf Gas und auch auf Benzin erstattet bekommen, fehlt dieser Vorteil bei Privatpersonen völlig. Sowohl damals bei den Gaspreisen als auch heute bei den Spritpreisen macht sich die Mehrwertsteuer besonders stark bemerkbar, da diese erst dann auf die Kosten aufgeschlagen wird, wenn sämtliche Kosten und Abgaben bereits in den Preis eingerechnet wurden.



1 <https://de.statista.com/infografik/35979/schiffsdurchfahrten-durch-die-strasse-von-hormus-nach-schiffstyp/>; abgerufen am 18.03.2026.

2 <https://de.statista.com/infografik/35979/schiffsdurchfahrten-durch-die-strasse-von-hormus-nach-schiffstyp/>; abgerufen am 18.03.2026.

3 <https://de.statista.com/infografik/35943/laender-mit-den-hoechsten-importmengen-von-roehoel/>; abgerufen am 18.03.2026.

4 <https://www.ihre-vorsorge.de/finanzen/nachrichten/gas-fuer-verbraucher-80-prozent-teurer-als-vor-ukraine-krieg/>; 18.03.2026.

Bei Kraftstoffen haben Steuern und Abgaben einen Anteil von mehr als 50% am Gesamtpreis. Neben Energie- und CO₂-Abgaben sowie Mehrwertsteuer gehören auch Umweltafgaben, Kosten für Lieferung und Transport zu den Preisen, die den Kraftstoffpreis beeinflussen. Dabei steigen insbesondere die Transportkosten bei steigenden Rohölkosten. Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x) betont in seiner Stellungnahme vom 05.03.2026: „Deutschland ist von dem Ausfall der Rohöllieferungen aus der Golfregion nicht direkt betroffen. Vielmehr sorgt eine Vielzahl anderer Lieferländer grundsätzlich für ein hohes Maß an Versorgungssicherheit. Deutschland bezieht derzeit Rohöl aus rund 30 Ländern. Hauptlieferanten sind Norwegen, die USA, Libyen, Kasachstan und Großbritannien.“⁵ Dies wird auch von EnergyComment Hamburg in einer gutachterlichen Stellungnahme von Dr. Steffen Bukold im Auftrag von Greenpeace bestätigt.⁶ Dennoch sind die Kraftstoffpreise an den Tankstellen um ca. 17% gestiegen. En2x rechtfertigt dies mit einer Abhängigkeit vom internationalen Markt, hohen Importzahlen, insbesondere von Dieselmotorkraftstoffen, und der Belastung durch Abgaben und Steuern, die in Deutschland höher ausfallen würden als in anderen europäischen Ländern. Zugleich profitieren deutsche Tankstellenkunden jedoch nicht von sinkenden Rohölpreisen, da die Kraftstoffpreise sich nach dem geschätzten Wiederbeschaffungswert richten.⁷

Inwieweit sich die Ölindustrie tatsächlich an die Preisgestaltung nach den geschätzten Wiederbeschaffungskosten hält, bleibt abzuwarten. In diesem Fall wäre mit einer drastischen Preissenkung an den Zapfsäulen zu rechnen, wenn sich abzeichnet, dass die Straße von Hormus wieder von Öltankern befahren werden kann. Das eingangs angeführte Beispiel der Gaspreise, nach dem diese 2025 immer noch 80% über den Preisen vor dem Ukrainekrieg lagen, lässt hieran Zweifel entstehen. Vielmehr ist zu befürchten, dass die Schätzung der Wiederbeschaffungskosten ohne staatlichen Eingriff auf hohem Niveau bleiben wird.

Während unter Habeck versucht wurde, sich von der Abhängigkeit von gas- und ölliefernden Ländern durch intensiven Ausbau von erneuerbaren Energien zu lösen, wurde unter Reiche entschieden, den zügigen Ausbau erneuerbarer Energien zu stoppen und mehr auf fossile Brennstoffe zu setzen. Mit diesem Signal hat sich Deutschland erneut in die Abhängigkeit der Ölindustrie begeben. Ob dieses Signal der Bundesregierung an die ölexportierenden Länder die starke Preissteigerung vor allem in Deutschland beeinflusst hat, wird sich wahrscheinlich nicht bestätigen lassen.

Fakt ist, aufgrund der starken Preissteigerung an der Zapfsäule sind Verbraucherinnen und Verbraucher besonders betroffen. Besonders bei Familien, Pendlern, kleineren Handwerks-

betrieben, insbesondere solchen mit Kleinunternehmerstatus, und dort, wo der ÖPNV nicht ausreichend ausgebaut ist, machen sich die unerwarteten Preissteigerungen besonders bemerkbar.

Dementsprechend ist eine dringende Reaktion der Bundesregierung notwendig, um die Kraftstoffpreise deutlich zu senken. Zwischenzeitlich hat die Bundesregierung reagiert und will in Deutschland das sogenannte österreichische Modell einführen, nach dem Kraftstoffpreise nur einmal täglich erhöht werden dürfen. Preissenkungen dürfen hingegen immer vorgenommen werden. In Österreich hat das System zu einem stabilen Preis an der Zapfsäule geführt, die befürchteten Preissteigerungen blieben aus.

Es ist aber zu berücksichtigen, dass dieses System in Friedenszeiten eingeführt wurde. Ob es in Kriegszeiten genauso in Deutschland funktioniert, bleibt abzuwarten. Es erfordert zumindest von Tankstellenkunden Disziplin, indem konsequent an der günstigsten Tankstelle im Umkreis getankt wird.

Eine schnelle Preisregulierung, die aber notwendig ist, ist durch die Einführung des österreichischen Modells in Deutschland nicht zu erwarten. Bis sich der Preis über den Markt reguliert, wird einige Zeit ins Land streichen. Es bedarf vielmehr einer schnelleren Entlastung der Bürger, das kann eigentlich nur über eine Reduzierung von Abgaben oder Steuern funktionieren.

Es entsteht der Eindruck, dass die Ölindustrie in Deutschland Preise beeinflussen kann, wie sie will, ohne dass sie dafür Konsequenzen befürchten muss. Daher wird der Ruf nach einer Übergewinnsteuer lauter. Laut der bereits zuvor erwähnten gutachterlichen Stellungnahme von Dr. Steffen Bukold betragen die täglichen Übergewinne bei Diesel 17,9 Millionen Euro und bei Benzinprodukten bis zu 3,2 Millionen Euro. Ein derartiger Anstieg der täglichen Gewinne im Vergleich zu den Gewinnen aus Vorkriegstagen lässt Zweifel an einer marktgerechten Erhöhung der Kraftstoffpreise aufkommen. Vor diesem Hintergrund ist der Ruf nach einer Übergewinnsteuer verständlich. Hiervon profitieren Tankstellenkunden nicht direkt, jedoch können die hieraus resultierenden Steuereinnahmen genutzt werden, um Entlastungspakete für die Bürgerinnen und Bürger zu finanzieren. Dies wäre z.B. durch eine Reduzierung der Kosten für ein Deutschlandticket oder aber durch eine Kostenbeteiligung an einer Monatskarte der DB im Fernverkehr möglich, um so den öffentlichen Personentransport attraktiver zu machen.

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

⁵ https://en2x.de/wp-content/uploads/2026/03/en2x_Hintergrund_Iran_Krise_Preisentwicklung_ES_web.pdf; abgerufen am 18.03.2026.

⁶ https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_im_Tankstellenmarkt.pdf?utm_campaign=verkehr&utm_source=www.greenpeace.de&utm_medium=referral&utm_content=press-release; abgerufen am 18.03.2026.

⁷ https://en2x.de/wp-content/uploads/2026/03/en2x_Hintergrund_Iran_Krise_Preisentwicklung_ES_web.pdf; abgerufen am 18.03.2026.

⁸ https://www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_im_Tankstellenmarkt.pdf?utm_campaign=verkehr&utm_source=www.greenpeace.de&utm_medium=referral&utm_content=press-release; abgerufen am 18.03.2026.

AG MÜNCHEN: SCHADEN AM AUTO DES BRUDERS

Pressemitteilung 09 vom 16.03.2026
Urteil v. 18.11.2025 – Az. 172 C 8761/25

Kein Zahlungsanspruch gegen Versicherung nach eigener Schadensregulierung

Der Münchner Kläger besuchte im Januar 2025 seinen Bruder. Vor dem Haus des Bruders rutschte er aufgrund der Witterungsverhältnisse aus, taumelte und konnte sich am dort geparkten neuen Mercedes-Geländewagen seines Bruders noch mit der Hand am Trittbrett des Wagens abfangen. Hierbei entstanden durch Metall-Applikationen an der Winterjacke des stürzenden Münchners sowie Steinchen auf dem Trittbrett deutlich sichtbare Kratzer am Fenster sowie dem Trittbrett. Die Netto-Reparaturkosten gemäß Kostenvoranschlag betrugen 2.548,80 €, die Wertminderung 529,04 € und der Wert des Nutzungsausfalls für die Zeit der Reparatur 638,00 €.

Diesen Schadensbetrag übergab der Münchner in bar an seinen Bruder und meldete den Schaden seiner Versicherung.

Die Haftpflichtversicherung verweigerte jedoch eine Zahlung. Sie habe die vom Bruder des Klägers geltend gemachten Ansprüche geprüft und diesem gegenüber wegen Zweifeln am Schadenshergang als rechtlich unbegründet zurückgewiesen. Hierüber sei der Kläger in Kenntnis gesetzt worden. Dem Kläger gegenüber gewähre die Beklagte damit Versicherungsschutz in Form der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche.

Daraufhin verklagte der Münchner seine Versicherung vor dem Amtsgericht München auf Zahlung von 3.715,84 € sowie Ersatz vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten. Das Amtsgericht München wies die Klage mit Urteil vom 18.11.2025 ab und führte u.a. aus: „Nach [...] geltenden Versicherungsbedingungen sind Ansprüche aus gesetzlicher Haftpflicht aus den Gefahren des täglichen Lebens als Privatperson mitversichert. [Vom] Versicherungsschutz umfasst ist:

- A) die Prüfung der Haftpflichtfrage,
- B) die Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche und
- C) die Feststellung von berechtigten Schadensersatzverpflichtungen. [...]

Der Kläger ist für einen entsprechenden Zahlungsanspruch nicht aktivlegitimiert. [Das Gesetz stellt in § 100 VVG n.F.] nun ausdrücklich klar, dass der [Versicherer] nicht etwa dem [Versicherungsnehmer] eine von diesem an den geschädigten Dritten gezahlte Summe zu ersetzen hat [...]. Zur Zahlung an den [Versicherungsnehmer] ist der [Versicherer] grds. nicht verpflichtet und nicht einmal berechtigt [...]. Vorliegend hat der Kläger gegen die Beklagte also keinen direkten Zahlungsanspruch wegen eines von ihm verursachten Haftpflichtfalls.

[...]

Auch eine Umdeutung der Klage [...] kommt nicht in Betracht, da auch diese ohne Erfolgsaussichten wäre: In der [Haftpflichtversicherung] kann der [Versicherungsnehmer] grds. nur auf Feststellung klagen, dass der [Versicherer] wegen einer im Einzelnen genau zu bezeichnenden Haftpflichtforderung [Versicherungsschutz] zu gewähren habe [...]. Da die Beklagte ihre Pflicht zur Gewährung von Versicherungsschutz aber nicht in Frage stellt und tatsächlich auch in Form der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche [...] gewährt worden ist, wäre eine solche Feststellungsklage auch unbegründet.“

Das Urteil ist rechtskräftig.

AG MÜNCHEN: BETRIEBSGEFAHR EINES GEPARKTEN AUTOS

Pressemitteilung o8 vom 09.03.2026

Urteil vom 12.02.2026 – Az. 344 C 8946/25

Halter eines falsch geparkten Autos trägt Mitschuld an Unfall.

Die Klägerin aus dem Landkreis Dachau parkte im Mai 2024 ihren Pkw auf dem Parkplatz eines Schwimmbads in Unterschleißheim. Ihr Auto wurde dabei durch die Beklagte beim Rangieren angefahren, wodurch am Auto der Klägerin ein Schaden in Höhe von 6.244,90 € entstand.

Die Versicherung auf Seiten der Beklagten leistete an die Klägerin zunächst Zahlungen in Höhe von 4.120,63 €, verweigerte jedoch eine weitere Zahlung unter Verweis auf ein Mitverschulden der Klägerin von mindestens einem Drittel. Das Fahrzeug sei verkehrsbehindernd in einer Durchfahrt zur nächsten Parkreihe abgestellt worden.

Die Klägerin ist der Ansicht, dass sie ordnungsgemäß geparkt habe, da auf dem Parkplatz keinerlei Linien existieren und man daher auf dem gesamten Parkplatz habe parken dürfen. Sie erhob schließlich Klage vor dem Amtsgericht München auf Zahlung des ausstehenden Schadensbetrags.

Das Amtsgericht München gab der Klage teilweise statt, erkannte im Ergebnis jedoch auf ein Mitverschulden der Klägerin in Höhe von 20%. In seinem Urteil führte das Gericht u.a. aus:

„Das klägerische Fahrzeug parkte verkehrsbehindernd an einer Stelle, die für die Durchfahrt zur nächsten Parkreihe vorgesehen war. [...] Die Durchfahrt am Ende der zwei Fahrgassen ermöglicht einen Wechsel von der einen Fahrgasse in die andere Fahrgasse in Vorwärtsfahrt. Wenn diese Durchfahrt nicht wäre, müsste man die gesamte zweite Fahrgasse rückwärts befahren, um zurück [zur Straße] zu kommen. [...]

Dass am Ende der beiden Parkgassen eine Durchfahrt ist, erkennt der aufmerksame Fahrer daran, dass in der Mitte der beiden Fahrgassen zur Abtrennung der Parkplatzeihen ein Grünstreifen mit erhöhtem Bordstein ist. Vor diesem Grünstreifen kann geparkt werden. Dieser Grünstreifen endet etwa 6 Meter vor dem durch eine Hecke begrenzten Parkplatzgelände. Falls Fahrzeuge nur in dem Bereich parken, der durch den Grünstreifen erkennbar als Parkfläche markiert ist, verbleibt am Ende der Fahrgassen eine Durchfahrt von etwa 5 Metern Breite, die einen Wechsel von der einen Fahrgasse in die andere Fahrgasse in Vorwärtsfahrt ermöglicht. [...]

Soweit die Klägerin meint, jeder könne sein Fahrzeug so abstellen, wie er wolle, da keine Parkplatzmarkierungen angebracht seien, täuscht sie sich. [...] Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich

so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Klägerin hat nicht rücksichtsvoll geparkt. Ihre Parkweise führte dazu, dass andere Verkehrsteilnehmer 30 Meter weit rückwärts durch das Parkplatzgelände rangieren müssen, weil die Klägerin durch ihre Parkweise aus dem Parkplatzgelände, dass eigentlich eine Vorwärtsfahrt in Form eines U-Turns vorsieht, eine Sackgasse gemacht hat.

Soweit die Klägerin argumentierte, es sei üblich, die Durchfahrt zu beparken, wenn es zu wenig Parkplätze gebe, führt auch dies nicht zu einem Recht auf ein Parken in der Durchfahrt. Im Straßenverkehr ist vieles üblich, was mit der StVO nicht vereinbar ist. [...]

Aufgrund der aktiven Schädigungshandlung liegt die Haftung weit überwiegend auf Beklagtenseite. Die Beklagte [...] hat sich verschätzt und dadurch ein stehendes Fahrzeug angefahren. Dies stellt einen groben Fahrfehler dar. [...] Die Klägerin hat durch ihr Parken eine Gefährdungslage und damit die erste und entscheidende Ursache für das Unfallgeschehen gesetzt [...]. Eine Haftung der Klägerin in Höhe der einfachen Betriebsgefahr von 20 % erscheint unter Würdigung der Gesamtumstände angemessen.“

Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

LG KOBLENZ: VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT BEI STURZ AUF KOPFSTEINPFLASTER

Pressemitteilung 127 E 19/26 vom Februar 2026
Urteil vom 09.02.2026 – Az. 1 O 9/25

Wie weit geht die Verkehrssicherungspflicht einer Stadt bei einem Sturz auf historischem Altstadt-pflaster?

Begründet eine mehrere Zentimeter große Lücke (hier: 2–3 cm) in der Bepflasterung in einer Altstadt nahe der Stadtmauer, in der man mit dem Schuh hängen bleiben kann, einen Schadensersatzanspruch wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht? Diese Frage hatte das Landgericht Koblenz zu entscheiden.

Der Fall:

Die Klägerin begehrte mit der Klage Schadensersatz (hier: Schmerzensgeld in Höhe von 4.000 €) aus Amtshaftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

Die Klägerin wohnte nur wenige Gehminuten von der historischen Innenstadt entfernt. Der Weg im Bereich der Stadtmauer der Stadt ist ein häufig genutzter Fußweg, der mit einer historischen Steinpflasterung versehen ist. Die Klägerin befand sich im Sommer 2021 am Vormittag auf dem Weg in die Stadt. Sie behauptet, es habe eine mehrere Zentimeter große Lücke in der Bepflasterung bestanden. In diese sei sie mit ihren Schuhen geraten und dann gestürzt. Sie habe sich einen mehrfachen Schulterbruch zugezogen, weswegen sie immer noch in Behandlung sei. Sie halte daher ein Schmerzensgeld von mindestens 4.000 € für angemessen. Sie ist der Ansicht, die Beklagte habe die Stelle in einen verkehrssichereren Zustand versetzen und auch so halten müssen. Größere Lücken und Vertiefungen seien nicht hinzunehmen.

Die Beklagte bestreitet den Sturz mit Nichtwissen und bestreitet, dass der Weg die Lücke aufgewiesen habe. Sie ist der Ansicht, dass Fußgänger bei einem Kopfsteinpflaster erhöhte Aufmerksamkeit walten lassen müssen. Der Weg verlaufe nahe der historischen Stadtmauer, daher sei das Gestaltungs-ermessen des Straßenbaulastträgers mit der Wahl von Kopfsteinpflaster nicht fehlerhaft ausgeübt worden. Der Sturz sei selbst verschuldet gewesen. Die Klägerin sei Ortskundig, so dass sie nicht durch Unebenheiten des Kopfsteinpflasters habe überrascht werden können.

Die Entscheidung:

Die erste Zivilkammer des Landgerichts Koblenz hat die Klage abgewiesen und einen Schmerzensgeldanspruch der Klägerin aus § 839 Abs. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG verneint.

Die Beklagte treffe zwar grundsätzlich die Verpflichtung, die Verkehrssicherheit des Weges als drittbezogene Amtspflicht

zu gewährleisten. Es könne hier allerdings dahinstehen, ob die Klägerin auf dem Weg gestürzt sei, denn der Beklagten könne – wenn man den Vortrag der Klägerin zum Sturz als wahr unterstellen würde – keine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht angelastet werden.

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasse diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend halte, um andere vor Schaden zu bewahren. Andererseits könne nicht jeder abstrakten Gefahr durch vorbeugende Maßnahmen begegnet werden. Es seien Vorkehrungen zu treffen, die nach der Intensität der Gefahr und den Sicherheitserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer oder bei nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Nutzung drohen. Der Verkehrsraum sei nur von solchen Gefahren frei zu halten, die für einen sorgfältigen Verkehrsteilnehmer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind oder auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag.

Die Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Wegen erstreckte sich zwar grundsätzlich auf die Instandhaltung des Belages oder Pflasters. Allerdings müsse sich der Benutzer den gegebenen Verhältnissen anpassen. Welche Höhenunterschiede noch hinzunehmen seien, hänge nicht von einer absoluten Höhendifferenz ab, sondern auch von der Art der Vertiefung und den besonderen Umständen der jeweiligen Örtlichkeit. Aus den zur Akte gereichten Lichtbildern ergebe sich, dass es sich um einen üblichen „historischen“ Belag mit groben Pflastersteinen handle. Der Weg habe auf der gesamten Fläche Unebenheiten aufgewiesen. Solche Unebenheiten und auch kleinere Lücken von 2–3 Zentimetern stellten den typischen Bodenbelag dar und entsprechen der gewünschten Bauweise einer Altstadt. Von dem erkennbaren Gesamteindruck der Verkehrsfläche könne der Benutzer nicht darauf vertrauen, dass diese lückenlos und eben verlaufe.

Hier sei zudem auch eine Haftung wegen haftungsausschließendem Eigenverschulden der Klägerin aus § 254 BGB abzulehnen. Zum einen wohne sie nur wenige Gehminuten von dem behaupteten Unfallort entfernt und zudem sei nach der Inaugenscheinnahme der Lichtbilder die Lücke ohne weiteres erkennbar. Der Stein weiche optisch aufgrund seines dunkleren Erscheinungsbildes von den benachbarten Steinen ab.

Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

VG BERLIN: KEINE AUTOBAHNMAUT FÜR GARTEN- UND LANDSCHAFTSBAUBETRIEBE

Pressemitteilung Nr. 8/2026 vom 03.03.2026

Beschlüsse der 38. Kammer vom 23. und vom 26. Februar 2026 (VG 38 L 126/26 u.a.)

Garten- und Landschaftsbaubetriebe müssen für die Nutzung von Bundesautobahnen mit Fahrzeugen unter 7,5 Tonnen keine Mautgebühren entrichten. Das hat das Verwaltungsgericht in drei Eilverfahren entschieden.

Die Antragsteller sind Betreiber von Garten- und Landschaftsbaubetrieben. Per Lkw (Zugmaschine) und Anhänger transportierten sie u.a. auf Bundesautobahnen Maschinen und Geräte wie bspw. Großrasenmäher, um diese zu ihrem Einsatzort zu verbringen. Für die Nutzung der mautpflichtigen Abschnitte der Bundesautobahnen erhob die Toll Collect GmbH im Auftrag des Bundes Mautgebühren. Dagegen wandten sich die Antragsteller im Wege gerichtlicher Eilverfahren.

Die Eilanträge hatten vor der 38. Kammer Erfolg. Die Antragsteller mussten für die Nutzung der Bundesautobahnen keine Maut zahlen. Sie fielen als Garten- und Landschaftsbaubetriebe unter die von der Maut ausgenommene sogenannte „Handwerkerausnahme“. Eine Maut dürfe danach nicht erhoben werden, wenn das Fahrzeug weniger als 7,5 Tonnen wiege und Material, Ausrüstungen oder Maschinen befördere, die für den Betrieb des Garten- und Landschaftsbaus benötigt würden. Das sei hier jeweils der Fall gewesen.

Gegen die Beschlüsse ist bereits Beschwerde beim Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG 9 S 1/26; OVG 9 S 2/26) eingelegt worden.

BGH: HAFTUNG ZWISCHEN ZUGFAHRZEUG UND ANHÄNGER VERSCHIEDENER HALTER

Urteil v. 10.02.2026 – VI ZR 155/25

Amtlicher Leitsatz:

Beim Gespann von Zugfahrzeug und Anhänger haften die jeweiligen Halter im Verhältnis zueinander gemäß § 19 Abs. 4 Satz 5 StVG nicht aus Gefährdung, sondern nach allgemeinem vertraglichen und deliktischen Haftungsrecht. Dies gilt auch dann, wenn sich der Anhänger im Unfallzeitpunkt oder kurz zuvor unbeabsichtigt vom Zugfahrzeug gelöst hat.

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Februar 2026 für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg vom 16. April 2025 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt den beklagten Haftpflichtversicherer eines Anhängers auf Ersatz materiellen Schadens in Anspruch.

Die Klägerin ist Eigentümerin eines Pkw, der am 11. November 2023 mit einem beim Beklagten versicherten Anhänger verbunden war. Während des Entladevorgangs geriet der Anhänger ins Wanken, worauf sich seine Deichsel löste und nach oben schnellte. Die Klägerin macht geltend, hierdurch seien Heck und Heckscheibe ihres Zugfahrzeugs beschädigt worden.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Landgericht die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren Zahlungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts haftet der Beklagte der Klägerin nicht aus § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG, § 19 Abs. 1 StVG. Eine Gefährdungshaftung des Beklagten sei gemäß § 19 Abs. 4 Satz 5 StVG ausgeschlossen, weil das Zugfahrzeug der Klägerin und der bei dem Beklagten versicherte Anhänger als Gespann miteinander verbunden gewesen seien. Die Verbindung von Zugfahrzeug und Anhänger sei nicht bewusst aufgehoben worden.

Selbst wenn eine Trennung von Zugfahrzeug und Anhänger auch durch unbewusstes menschliches Verhalten erfolgen könne, setze sie jedenfalls ein Mindestmaß an zeitlichem und räumlichem Abstand voraus. Hierfür reiche das bloße Hochschnellen der Deichsel nicht aus, auch wenn die Verbindung mit dem Zugfahrzeug für einen Augenblick gekappt gewesen sei.

Eine anderweitige Haftung des Versicherungsnehmers des Beklagten aus Vertrag oder Delikt sei nicht ersichtlich.

II.

Die hiergegen geführte Revision der Klägerin hat keinen Erfolg.

I. Eine Gefährdungshaftung des Beklagten aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG i.V.m. § 1 Satz 1 PflVG, § 19 Abs. 1 StVG hat das Berufungsgericht im Verhältnis zur Klägerin unter den Umständen des Streitfalles rechtsfehlerfrei verneint.

a) Ist ein Kraftfahrzeug als Zugfahrzeug mit einem Anhänger zu einem Gespann verbunden, bildet das Gespann eine Betriebseinheit (BT-Drucks. 19/17964, S. 14), die gemäß § 19 Abs. 2 Satz 1 StVG im Außenverhältnis zum geschädigten Dritten auf der Passivseite zu einer gesamtschuldnerischen Haftung jedes Gespannfahrzeughalters für das gesamte Gespann führt. Hat einer der Gespannfahrzeughalter hiernach im Außenverhältnis für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns einzustehen, haben sich die Gespannfahrzeughalter hierüber im Innenverhältnis nach § 19 Abs. 4 Satz 1 bis 4 StVG auszugleichen (BT-Drucks. 19/17964, S. 14 ff.).

Geht es dagegen um den Ersatz selbst erlittener Schäden der Gespannfahrzeughalter, richtet sich die Ersatzverpflichtung im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander gemäß § 19 Abs. 4 Satz 5 StVG nach den allgemeinen Vorschriften, also nach dem allgemeinen vertraglichen und deliktischen Haftungsrecht. Die Gefährdungshaftung der § 7 Abs. 1, § 19 Abs. 1 StVG schützt nach dem Willen des Gesetzgebers nur andere durch den Straßenverkehrsunfall Geschädigte vor der Betriebsgefahr des Gespanns und seiner Einzelfahrzeuge, nicht aber die zu dem Gespann verbundenen Einzelfahrzeuge voreinander. Mit dem klarstellenden Verweis auf die allgemeinen Regeln wird zugleich ermöglicht, etwaigen vertraglichen Haftungsregelungen im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander Geltung zu verschaffen (BT-Drucks. 19/17964, S. 16, 17; vgl. Bollweg/Wächter, NZV 2020, 545, 551; Greger, MDR 2021, 1, 3).

Zwar gelten § 19 Abs. 2 bis 5 StVG nicht, wenn der Anhänger im Unfallzeitpunkt nicht (mehr) mit dem Zugfahrzeug zu

einem Gespann verbunden und die Betriebseinheit aufgehoben ist. Stattdessen gilt für den Anhänger in diesem Fall die Haftungsnorm des § 19 Abs. 1 StVG auch im Verhältnis zum vormaligen Zugfahrzeug, wobei sich die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes in entsprechender Anwendung von § 17 StVG ergibt (§ 19 Abs. 6 StVG). Doch sind § 19 Abs. 2 bis 5 StVG – und damit auch § 19 Abs. 4 Satz 5 StVG – nach dem Willen des Gesetzgebers auch dann anzuwenden, „wenn sich der Anhänger im Unfallzeitpunkt oder kurz zuvor unbeabsichtigt vom Zugfahrzeug gelöst hat“ (BT-Drucks. 19/17964, S. 18). Andernfalls käme es, wie das Berufungsgericht zutreffend erkannt hat, bei einem dynamischen Unfallgeschehen für die Haftung der Gespannfahrzeughalter zueinander auf die dem Beweis kaum zugängliche Frage an, ob die (gegebenenfalls wechselseitigen) Schäden von Zugfahrzeug und Anhänger unmittelbar vor oder nach der Loslösung des Anhängers vom Zugfahrzeug eingetreten sind. Entsprechend erstreckt sich im Außenverhältnis zu einem geschädigten Dritten der Versicherungsschutz des Zugfahrzeugs nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung auch dann auf einen Anhänger, wenn sich dieser während des Gebrauchs ungewollt von dem versicherten Kraftfahrzeug löst und sich noch in Bewegung befindet (AKB 2015 Nr. A.I.1.5, vgl. hierzu Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 19. Aufl., AKB 2015, A.I Rn. 128 f.; Halbach in Rüffer/Halbach/Schimikowski, VVG, 5. Aufl., AKB 2015 § A.I.1 Rn. 12).

b) Nach diesen Grundsätzen hat das Berufungsgericht eine Gefährdungshaftung des Beklagten im Verhältnis zur Klägerin zu Recht verneint.

Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen waren das Zugfahrzeug der Klägerin und der beim

Beklagten versicherte Anhänger miteinander – wenn auch gegebenenfalls aufgrund technischen Defekts oder menschlichen Versagens beim Ankopplungsvorgang fehlerhaft – zum Gespann verbunden, bis der Anhänger beim Entladen ins Wanken geriet und sich die Deichsel des Anhängers löste und hochschnellte, wobei sie nach der Behauptung der Klägerin Heck und Heckscheibe des Zugfahrzeugs beschädigte. Der Anhänger hat sich folglich erst im Unfallzeitpunkt oder unmittelbar zuvor unbeabsichtigt vom Zugfahrzeug gelöst. Zu diesem Zeitpunkt haben das Zugfahrzeug der Klägerin und der Anhänger des Versicherungsnehmers des Beklagten noch eine Betriebseinheit gebildet. Mit dem Hochschnellen der zuvor an das Zugfahrzeug angekoppelten Deichsel des Anhängers hat sich mithin eine Betriebsgefahr des Gespanns verwirklicht, für welche die Gespannfahrzeughalter im Verhältnis zueinander nach § 19 Abs. 4 Satz 5 StVG gerade nicht haften.

2. Eine Haftung des Beklagten aus Vertrag oder unerlaubter Handlung hat bereits das Amtsgericht frei von Rechtsfehlern mit der Begründung verneint, dass die Klägerin zu den entsprechenden Anspruchsvoraussetzungen schon nicht vorgetragen habe. Auch das Landgericht hielt einen solchen Anspruch nicht für ersichtlich. Die Revision zeigt keinen übergangenen Instanzvortrag der Klägerin hierzu auf.

OLG SCHLESWIG: UMFANG DES SCHADENSERSATZES BEI ANMIETUNG EINES ERSATZTAXIS

7. Zivilsenat, Hinweisbeschluss vom 17. Dezember 2025 – 7 U 78/25

Amtliche Leitsätze:

1. Ein geschädigter Taxi-Unternehmer kann vom Schädiger grundsätzlich die für die Dauer der Reparatur eines bei einem Unfall beschädigten Taxis erforderlichen Kosten für die Anmietung eines geeigneten Ersatzfahrzeuges (abzüglich ersparter Eigenaufwendungen) ersetzt verlangen. Das Gleiche gilt im Falle eines wirtschaftlichen Totalschadens für die erforderliche Wiederbeschaffungsdauer.

2. Ersatz von Mietwagenkosten über den erforderlichen Zeitraum der Reparatur oder der Wiederbeschaffung hinaus kann ein Geschädigter nur im Ausnahmefall verlangen. Hatte der Geschädigte Taxi-Unternehmer für das beschädigte Taxi bereits vor dem Unfall ein Ersatzfahrzeug bestellt, das erst nach Ablauf der Reparatur- oder Wiederbeschaffungsdauer ausgeliefert wird, sind ihm weitere Mietwagenkosten für den Zeitraum bis zur Auslieferung nur dann zuzubilligen, wenn sie die wirtschaftlichen Nachteile, die durch die Anschaffung eines Interimsfahrzeugs oder die (ggf. provisorische) Reparatur des beschädigten Fahrzeugs zusätzlich entstehen würden, voraussichtlich – bei Betrachtung ex ante – nicht wesentlich übersteigen.

3. Ein wesentliches Übersteigen in diesem Sinne liegt jedenfalls dann vor, wenn die zusätzlichen Mietwagenkosten die wirtschaftlichen Nachteile der Anschaffung eines Interimsfahrzeugs oder der (provisorischen) Reparatur des beschädigten Fahrzeugs um etwa das Doppelte übersteigen.

Die Parteien streiten um den Ersatz weiterer Mietfahrzeugkosten für ein Taxi nach einem Verkehrsunfall.

Die Kl. vermietet Ersatz-Taxis. Der Taxiunternehmer T aus L (nachfolgend: Geschädigter) erlitt am 10.08.2023 in L einen Verkehrsunfall, bei dem sein Taxi (Pkw Dacia Lodgy, amtliches Kennzeichen X, Erstzulassung 27.08.2018, Laufleistung 319.033 km) durch das bei der Bekl. versicherte Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen X im Frontbereich beschädigt wurde. Die volle Haftung der Bekl. dem Grunde nach ist unstreitig.

Der Geschädigte mietete noch am selben Tag bei der Kl. ein Ersatz-Taxi an und trat seine diesbezüglichen Ersatzansprüche gegen die Bekl. an die Kl. ab. Ebenfalls noch am Unfall-

tag gab der Kl. ein Schadensgutachten in Auftrag, das am 17.08.2023 vorlag. Danach liegt ein wirtschaftlicher Totalschaden vor; die Reparaturkosten belaufen sich überschlägig auf 8.025,21 € netto, der Wiederbeschaffungswert beträgt 4.292,68 € netto (differenzbesteuert) unter Abzug von 300,00 € wegen eines Vorschadens (Blebschaden an der hinteren Tür rechts), die Wiederbeschaffungsdauer 10 Tage, der Restwert 882,35 € netto und die Umbaukosten der Taxi-Ausstattung belaufen sich auf 1.600,00 € netto.

Der Geschädigte hatte bereits vor dem Unfall, am 24.02.2023, ein neues Leasing-Fahrzeug (Dacia Duster) bestellt. Dieses wurde nach Auslieferung am 25.09.2023 zugelassen. Daraufhin gab der Geschädigte das Ersatz-Taxi am 26.09.2023 an die Kl. zurück. Die Kl. berechnete am 28.09.2023 für 47 Tage (à 290,00 €) zzgl. Anlieferung und Abholung (je 100,00 €) insgesamt 13.830,00 € netto.

Unstreitig zahlte die Bekl. vorgerichtlich an die Kl. 6.252,92 € auf die Mietfahrzeugkosten. Sie legte hierfür im Ansatz die Wiederbeschaffungsdauer ab Vorliegen des Schadensgutachtens zzgl. einer Überlegungsfrist zugrunde und nahm einen Abzug wegen ersparter Eigenaufwendungen vor (die genaue Berechnung wurde nicht dargelegt). Die Kl. macht aus abgetretenem Recht den Restbetrag aus ihrer Rechnung vom 28.09.2023 in Höhe von 7.577,08 € geltend.

Die Kl. hat gemeint, die Anmietung des Ersatz-Taxis sei erforderlich gewesen. Ein Ersatzfahrzeug sei für die Weiterführung des Taxibetriebes notwendig und wirtschaftlich sinnvoll gewesen. Der Geschädigte habe überwiegend Stammkunden.

Die Bekl. hat gemeint, die Kl. könne höchstens für 21 Tage Ersatz verlangen (Schadentag 10.08.2023, Eingang Gutachten 17.08.2023, Überlegungszeit 3 Tage, Wiederbeschaffungsdauer 10 Tage). Ein Anspruch auf Ersatz von Mietwagenkosten bis zur Auslieferung des zum Unfallzeitpunkt bereits bestellten Neufahrzeugs bestehe nicht. Der Geschädigte hätte vielmehr ein Interimsfahrzeug anschaffen müssen. Dies wäre wesentlich günstiger gewesen. Mit Rücksicht auf die bereits erfolgte Zahlung in Höhe von 6.252,92 € bestehe kein weitergehender Anspruch mehr. Die Kl. hat weiter geltend gemacht, dass ersparte Eigenaufwendungen des Geschädigten in Abzug zu bringen seien.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Kl. habe gegen die Bekl. keinen weiteren Anspruch auf Ersatz von Mietwagenkosten. Sie könne gemäß §§ 17, 18 StVG, 115 VVG, 249 Abs. 2 BGB aus abgetretenem Recht als erforderlichen Herstellungsaufwand den Ersatz der Mietwagenkosten verlan-

gen, den ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte. Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls habe dabei nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen stets den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen (vgl. OLG Schleswig, 28.01.2019, 7 U 39/19). Der Anspruch auf Ersatz der Mietwagenkosten bestehe nach diesem Maßstab vorliegend für einen Zeitraum von 21 Tagen. Darüber hinaus sei die Inanspruchnahme eines Mietwagens nicht notwendig gewesen. Mietwagenkosten über den vom Sachverständigen hinaus veranschlagten Zeitraum bis zur Lieferung eines bereits vor dem Unfall bestellten neuen Fahrzeugs könnten zwar zuzubilligen sein, soweit die Mietwagenkosten die wirtschaftlichen Nachteile, die durch den Ankauf und Wiederverkauf eines Zwischenfahrzeugs zusätzlich entstehen würden, nicht wesentlich überstiegen (vgl. BGH, Urteil vom 18.12.2007, VI ZR 62/07). Die Darlegungs- und Beweislast obliege insoweit dem Geschädigten. Die Kl. habe trotz eines gerichtlichen Hinweises die Wirtschaftlichkeit der Mietfahrzeugkosten gegenüber (hypothetischen) Kosten eines Interimsfahrzeugs nicht schlüssig dargelegt und bewiesen. Die Wirtschaftlichkeit sei bereits aufgrund des vorgelegten Schadensgutachtens und der Darlegungen der Bekl. zu den Preisen vergleichbarer Fahrzeuge zweifelhaft. Danach spreche viel dafür, dass die Nutzung eines Interimsfahrzeugs mit wesentlich geringeren Kosten verbunden gewesen wäre. Aus dem Vorbringen der Kl. ergäben sich keine überzeugenden Anhaltspunkte dafür, dass Mietwagenkosten in der geltend gemachten Höhe demgegenüber dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entsprächen.

Dabei komme es nicht entscheidend darauf an, ob die Weiterführung des Betriebes wirtschaftlich wäre, sondern ob die Anmietung eines Ersatz-Taxis bis zur Auslieferung des Neufahrzeugs im Vergleich zum Kauf und Verkauf eines Interimsfahrzeugs wirtschaftlich sinnvoll gewesen wäre (vgl. BGH a.a.O.). Der Anspruch der Kl. beschränke sich deshalb auf einen Betrag von 6.290,00 €. Dieser Betrag ergebe sich gemäß Rechnung der Kl. aus dem Tagessatz von 210,00 € zzgl. Zuschlag für Nutzung als Taxi in Höhe von 80,00 €. Hinzuzusetzen seien die Kosten für Anlieferung und Abholung in Höhe von 200,00 €. Die Bekl. habe keine durchgreifenden Einwendungen gegen die Höhe der Kosten geltend gemacht. Im Rahmen der Schadensminderung müssten darüber hinaus ersparte Aufwendungen in Anrechnung gebracht werden. Die Höhe der ersparten Aufwendungen sei gemäß § 287 ZPO zu schätzen. Die genaue Höhe könne dahin stehen, weil selbst bei einer (Mindest-)Höhe von nur 5 % und einem sich hieraus ergebenden Betrag von 5.975,50 € bereits eine Überzahlung eingetreten sei.

Hiergegen wendet sich die Kl. mit ihrer Berufung unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens. Das Landgericht habe nicht ausreichend berücksichtigt, dass der Geschädigte das neue Fahrzeug bereits vor dem Unfall bestellt habe. Es werde bestritten, dass die Nutzung eines Interimsfahrzeugs mit geringeren Kosten verbunden

gewesen wäre. Das Landgericht verkenne, dass nicht nur ein Ersatzfahrzeug, sondern ein Ersatz-Taxi zur Verfügung hätte stehen müssen. Neben der Anschaffung hätte noch ein Umbau in einem Spezialbetrieb mit einer gewissen Vorlaufzeit und entsprechenden Kosten erfolgen müssen. Zudem wären weitere Kosten durch An- und Abmeldung sowie Versicherung entstanden. Dies alles sei dem Geschädigten weder zeitlich noch finanziell zumutbar gewesen. Hinzu kämen höhere Risiken durch mögliche unbekannte Mängel des Ersatzfahrzeugs.

Die Wirtschaftlichkeit der Schadensberechnung sei ex ante aus der Sicht des Geschädigten zu beurteilen. Dieser habe mit der relativ kurzfristigen Auslieferung des neu bestellten Fahrzeugs rechnen können – die avisierte Lieferzeit habe 6–8 Monate betragen –, so wie dies letztlich auch geschehen sei.

Die Bekl. verteidigt das angefochtene Urteil. Dem Geschädigten sei es zumutbar gewesen, ein bereits umgebautes Ersatz-Taxi als Interimsfahrzeug anzuschaffen. Derartige Fahrzeuge stünden zahlreich auf dem Gebrauchtmärkte zur Verfügung. Ein solches Vorgehen wäre wirtschaftlich sinnvoller gewesen; insoweit obliege der Kl. eine sekundäre Darlegungslast. Zudem sei das Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens für den Geschädigten ohne weiteres bereits vor Erstellung des Schadensgutachtens erkennbar gewesen. Unabhängig davon seien ersparte Eigenaufwendungen zu berücksichtigen, die vorliegend mit mehr als 10 % anzusetzen seien.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Kl. hat nach einhelliger Auffassung des Senats keine Aussicht auf Erfolg. Das Landgericht hat einen weitergehenden Anspruch der Kl. aus abgetretenem Recht auf Ersatz der Kosten für ein Ersatz-Taxi zu Recht abgewiesen.

Der aus § 7 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG, § 398 BGB folgende Anspruch der Kl. gegen die Bekl. ist durch die hierauf geleistete Zahlung der Bekl. in Höhe von 6.252,92 € bereits insgesamt erfüllt und damit erloschen.

Gemäß § 513 ZPO kann eine Berufung nur auf eine Rechtsverletzung oder darauf gestützt werden, dass die gemäß § 529 ZPO zu berücksichtigenden Feststellungen ein anderes als das landgerichtliche Ergebnis rechtfertigen. Beides liegt für die Berufung der Kl. nicht vor. Rechtsfehler zulasten der Kl. weist das angefochtene Urteil nicht auf; auch die zugrunde zu legenden Tatsachen rechtfertigen keine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO). Auf die zutreffenden Gründe der angefochtenen Entscheidung wird Bezug genommen.

Die Ausführungen aus der Berufung rechtfertigen keine andere Entscheidung.

Im Einzelnen:

Das Landgericht hat die rechtliche Ausgangslage zutreffend wiedergegeben und seiner Entscheidung zugrunde gelegt.

Der Senat hat zur Frage der Ersatzfähigkeit von Mietwagenkosten nach einem unfallbedingten Ausfall eines Taxis zuletzt mit Urteil vom 16.07.2024 (Az. 7 U 124/23, veröffentlicht in juris) entschieden, dass es für die Frage, wann die Kosten für die Anmietung eines Ersatztaxis unverhältnismäßig sind, auf eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalles ankommt. Grundsätzlich kann ein geschädigter Taxi-Unternehmer die für die Dauer der Reparatur eines durch einen Unfall beschädigten Taxis erforderlichen Kosten für die Anmietung eines geeigneten Ersatzfahrzeuges vom Schädiger verlangen.

Das Gleiche gilt im Falle eines wirtschaftlichen Totalschadens für die erforderliche Wiederbeschaffungsdauer. Dabei sind ersparte Eigenaufwendungen in Höhe von wenigstens 10 % (bei einem durchschnittlich genutzten Taxi im Einschicht-Betrieb) in Abzug zu bringen. Vorliegend geht es nicht darum, ob die Kosten für den ersatzfähigen Zeitraum (d.h. für die Reparatur- bzw. Wiederbeschaffungsdauer) angesichts des erzielten Umsatzes unverhältnismäßig sind (so dass eine Verweisung auf den entgangenen Gewinn in Betracht käme, vgl. OLG Schleswig, a.a.O.). Im Streitfall geht es vielmehr entscheidend darum, ob dem Geschädigten ausnahmsweise Ersatz für einen längeren Zeitraum zusteht, weil er im Zeitpunkt des Unfalls bereits ein Ersatzfahrzeug bestellt hatte, das allerdings erst nach Ablauf der vom Gutachter veranschlagten Wiederbeschaffungsdauer ausgeliefert wurde. Diese Frage ist mit dem Landgericht für den zu entscheidenden Fall zu verneinen.

Richtigerweise stellt das Landgericht darauf ab, dass der Geschädigte nach § 249 Abs. 2 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur diejenigen Mietwagenkosten ersetzt verlangen kann, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte. Unter mehreren Möglichkeiten der Schadensbeseitigung ist im Rahmen der Zumutbarkeit die wirtschaftlichere zu wählen (vgl. OLG Schleswig, Urteil vom 28.01.2019, Az. 7 U 39/19, juris).

Der Senat folgt dem Landgericht darin, dass nach dieser Maßgabe im vorliegenden Fall Mietwagenkosten nur für einen Zeitraum von 21 Tagen ersatzfähig sind. Mietwagenkosten können zwar – wie das Landgericht weiter zutreffend ausführt – auch über den vom Sachverständigen hinaus veranschlagten Zeitraum bis zur Lieferung eines bereits vor dem Unfall bestellten neuen Fahrzeugs zuzubilligen sein. Erforderlich ist dafür allerdings, dass die Mietwagenkosten die wirtschaftlichen Nachteile, die durch den Ankauf und Wiederverkauf eines Interimsfahrzeuges zusätzlich entstehen würden, nicht wesentlich übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 18.12.2007, Az. VI ZR 62/07, juris).

Dies ist hier indes nicht der Fall. Die Anschaffung eines Interimsfahrzeuges wäre offenbar wesentlich günstiger gewesen als die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges über den 21. Tag nach dem Unfall (= 31.08.2025) hinaus. Der Schadensgutachter hat den Wiederbeschaffungswert mit 4.292,68 €

netto beziffert. Die Kosten für den erforderlichen Umbau zum Taxi hat er auf 1.600,00 € geschätzt. Die Bkl. weist zu Recht darauf hin, dass ein Umbau nicht erforderlich gewesen wäre (und demgemäß auch keine weitere Zeit gekostet hätte), wenn der Geschädigte ein gebrauchtes Taxi als Interimsfahrzeug angeschafft hätte. Gebrauchte Taxis werden ständig in größerer Zahl und Auswahl auf einschlägigen Internet-Portalen angeboten; dies ist allgemein bekannt und lässt sich ohne großen Aufwand recherchieren. Selbst wenn man zugrunde legt, dass ein gebrauchtes Taxi aufgrund seiner zusätzlichen Ausstattung etwas teurer ist als ein vergleichbares Gebrauchtfahrzeug ohne derartigen Umbau, wäre ein gebrauchtes Taxi in der Preisklasse eines Dacia Lodgy mit einer Laufleistung von fast 320.000 km wahrscheinlich für unter 5.000,00 € erhältlich gewesen. Hinzu gekommen wären zusätzliche Kosten für die An- und Abmeldung sowie Versicherung. Auf der anderen Seite wäre der Kaufpreis für das Interimsfahrzeug durch dessen Weiterveräußerung zum Teil wieder ausgeglichen worden. Ein gebrauchtes Fahrzeug mit beträchtlicher Laufleistung hätte nach weiteren ca. 4 Wochen und einer entsprechend höheren Laufleistung schätzungsweise wenigstens noch 2/3 seines vorherigen Kaufpreises eingebracht. Unter Abzug der zusätzlichen Kosten wäre vermutlich allenfalls noch die Hälfte des Kaufpreises als Schaden verblieben, mithin ca. 2.500,00 €.

Demgegenüber beliefen sich die Mietfahrzeugkosten für das Ersatz-Taxi auf täglich (weitere) 290,00 € netto, mithin für die Zeit vom 01.09.2023 (22. Tag nach dem Unfall) bis zum tatsächlichen Mietende (26.09.2023) auf 7.540,00 €. Dies steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten eines Interimsfahrzeuges. Unter dem Gesichtspunkt des Gebots der Wirtschaftlichkeit war der Geschädigte deshalb gehalten, bis zur Auslieferung des neu bestellten Fahrzeuges ein Interimsfahrzeug anzuschaffen. Angesichts dessen, dass die Kosten für ein Mietfahrzeug das Doppelte der Kosten für ein Interimsfahrzeug weit übersteigen (nach der vorstehenden Berechnung übersteigen sie sogar 2/3), war dem Geschädigten der damit verbundene Mehraufwand an Mühe und Zeit zuzumuten. Dabei wirkt sich bei der wirtschaftlichen Betrachtung erheblich aus, dass es sich bei dem verunfallten Taxi um ein relativ preisgünstiges und altes Fahrzeug mit sehr hoher Laufleistung und einem erheblichen Vorschaden (Blechschaden rechte hintere Tür) handelte, während die Mietfahrzeugkosten – jedenfalls im Vergleich hierzu – eher hoch sind. In diesem Zusammenhang fällt auf, dass ausweislich der Rechnung der Kl. eine Mercedes-Benz E-Klasse als Ersatzfahrzeug vom Geschädigten angemietet wurde. Es ist nicht dargelegt, weshalb die Anmietung eines derart höherwertigen Fahrzeugs erforderlich gewesen sein soll. Hierauf kommt es allerdings auch nicht entscheidend an.

Abgesehen von der Anschaffung eines Interimsfahrzeuges hätte der Geschädigte ggf. auch die Möglichkeit gehabt, das Unfallfahrzeug zumindest notdürftig zu reparieren. Der Gutachter hat Reparaturkosten in Höhe von überschlägig 8.000,00 € kalkuliert. Eine Reparaturdauer hat er nicht angegeben. Dem Senat – zuständig u.a. für Ansprüche aus

Verkehrsunfällen – ist bekannt, dass es neben der Reparatur nach Herstellervorgaben, die von den Gutachtern kalkuliert werden, in der Praxis auch die Möglichkeit preisgünstigerer Teilreparaturen in freien Werkstätten gibt. So sind mit günstigeren Stundenverrechnungssätzen und unter Verwendung gebrauchter oder neuer, nicht-originaler Ersatzteile deutlich kostengünstigere Reparaturen möglich, die gleichwohl die Verkehrssicherheit in ausreichendem Maße wiederherstellen. Über eine solche Möglichkeit hätte der Geschädigte vorliegend alternativ zur längerfristigen Anmietung eines teuren Ersatzfahrzeuges oder zur Anschaffung eines Interimsfahrzeuges nachdenken können. Angesichts des Alters und der Laufleistung seines Taxis sowie des vorhandenen Vorschadens wäre es ihm zumutbar gewesen, sich für die verbleibende Zeit bis zur Auslieferung des neu bestellten Fahrzeuges auf eine derartige Teil- bzw. Billigreparatur zu beschränken. Der Senat schätzt, dass auch insoweit ein Betrag in Höhe der Hälfte der entstandenen (weiteren) Mietfahrzeugkosten ausreichend gewesen wäre, um die Verkehrssicherheit zumindest vorübergehend wieder herzustellen und das verunfallte Taxi noch einige Wochen länger zu betreiben. Eine derartige Reparatur wäre erfahrungsgemäß auch innerhalb der veranschlagten Wiederbeschaffungsdauer möglich gewesen, so dass in gleicher Weise Mietwagenkosten erspart worden wären wie im Falle einer Ersatzbeschaffung.

Soweit die Kl. ausführt, die Wirtschaftlichkeit der Schadensberechnung bzw. -beseitigung sei ex ante aus der Sicht des Geschädigten zu beurteilen, ist dies zwar zutreffend, führt jedoch gerade nicht zu einem anderen Ergebnis. Die Kl. hat dargelegt, dass der Geschädigte das neue Fahrzeug am 24.02.2023 bestellt habe und ihm dabei eine Lieferzeit von voraussichtlich 6–8 Monaten in Aussicht gestellt worden sei.

In der Bestellung selbst ist keine Lieferzeit angegeben; dort findet sich unter „Liefertermin/Lieferzeit“ nur die Angabe „unverbindlich“. Der Geschädigte konnte also bestenfalls – ohne Lieferverzögerungen – mit einer Auslieferung zwischen Ende August und Ende Oktober 2023 rechnen. Der Unfall ereignete sich 2 Wochen vor dem frühesten avisierten Auslieferungszeitpunkt. Der Geschädigte wusste nicht, wann genau (wenn überhaupt) innerhalb des angegebenen Zeitraumes die Auslieferung erfolgen würde. Er konnte deshalb zum Unfallzeitpunkt auch nicht davon ausgehen, dass es nur noch wenige Wochen bis zur Auslieferung dauern würde. Vielmehr musste er damit rechnen, dass es ebenso gut noch 2 Monate und 2 Wochen – oder eben auch länger – dauern konnte. Im ungünstigeren Fall hätte er also Mietfahrzeugkosten in Höhe von über 21.000,00 € verursacht (ohne Lieferverzögerung).

Dass dies auch und gerade bei der gebotenen Betrachtung aus Sicht des Geschädigten ex ante vor dem Hintergrund eines Wiederbeschaffungswertes von gerade einmal 4.300,00 € völlig unwirtschaftlich war, liegt auf der Hand. Umso mehr hätte er sich angesichts der ungewissen Rest-Lieferzeit nach Alternativen umsehen müssen.

Da die Kl. – wie das Landgericht zu Recht ausgeführt hat – zu wirtschaftlich günstigeren und zumutbaren Alternativen gegenüber der Anmietung eines Ersatzfahrzeuges nichts hinreichend Konkretes vorgebracht hat, hat sie die Erforderlichkeit der Mietfahrzeugkosten i.S.d. § 249 Abs. 2 BGB über den 21. Tag hinaus nicht schlüssig dargelegt. Die Darlegungs- und Beweislast liegt insoweit bei ihr als Zessionarin des Anspruchs aus § 7 StVG, § 115 VVG. Darüber hinaus hat die Kl. auch nicht hinreichend konkret dargelegt, weshalb (unabhängig von der Fahrzeug-Kategorie) Mietkosten in Höhe von 290,00 € pro Tag erforderlich sein sollen, ferner, ob und mit welchem Ergebnis der Geschädigte Erkundigungen zu den Preisen anderer Anbieter bzw. mehrere Vergleichsangebote eingeholt hat. Es erscheint zumindest zweifelhaft, ob ein derartiger Mietpreis angemessen und am Markt gegenüber den Taxi-Unternehmen – auch außerhalb von Haftpflicht-Schadensfällen mit hier offenbar üblicher Zession – durchsetzbar ist. Auch hierauf kommt es allerdings derzeit nicht weiter an.

Das Landgericht hat die ersatzfähigen Mietwagenkosten zutreffend kalkuliert und ist danach konsequenterweise zu dem Ergebnis gelangt, dass die bereits durch die Bekl. hierauf gezahlten 6.252,92 € den Ersatzanspruch der Kl. übersteigen. Die anzurechnenden ersparten Eigenaufwendungen des Geschädigten betragen nach der Rechtsprechung des Senats mindestens 10 % der Netto-Mietfahrzeugkosten, so dass der Anspruch der Kl. begrenzt ist auf 5.681,00 € (290,00 € x 21 Tage = 6.090,00 € ./ 10 % = 5.481,00 € + 200,00 € Verbringungskosten = 5.681,00 €).

In Ermangelung eines weiteren Anspruchs in der Hauptsache besteht auch kein Anspruch auf Ersatz hierauf entfallender weiterer vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

Nach allem hat die Berufung der Kl. keine Aussicht auf Erfolg.

VGH BADEN-WÜRTTEMBERG: FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS MIT NIQAB

URTEIL V. 25.11.2025 – 13 S 1456/24

Amtliche Leitsätze:

1. Es bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Regelung des Verhüllungsverbots in § 23 Abs 4 S 1 StVO.
2. Für die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung zum Tragen eines Niqabs beim Führen eines Kraftfahrzeugs sind gemäß § 46 Abs 2 S 1 StVO die obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen zuständig.
3. Verstößt eine Muslimin gegen das von ihr als verpflichtend angesehene religiöse Gebot zur Verhüllung des Gesichts durch einen Niqab, indem sie regelmäßig ohne zwingende Gründe unverhüllt am Straßenverkehr teilnimmt, spricht dies dafür, dass das Verhüllungsgebot für sie nicht in einer solchen Weise verbindlich ist, als dass sich hieraus ein Anspruch auf Erteilung einer Ausnahme von dem in § 23 Abs 4 S 1 StVO normierten Verhüllungsverbot ergeben könnte.

OLG SCHLESWIG: AUF PARKPLÄTZEN OHNE EINDEUTIGEN STRASSENCHARAKTER IST § 9 ABS. 5 STVO NICHT UNMITTELBAR AN- WENDBAR

7. ZIVILSENAT, HINWEISBESCHLUSS VOM
28. NOVEMBER 2025 – 7 U 87/25

Amtliche Leitsätze:

1. Auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter ist § 9 Abs. 5 StVO nicht unmittelbar anwendbar.
2. Der auf einer Fahrgasse fahrende Verkehrsteilnehmer muss auf einem Parkplatz jederzeit damit rechnen, dass rückwärtsfahrende oder ein- und ausparkende Fahrzeuge seinen Verkehrsfluss stören. Er muss daher mit geringer Geschwindigkeit und bremsbereit fahren, um jederzeit anhalten zu können.
3. Der Schädiger kann den Geschädigten unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderungspflicht auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne weiteres zugänglichen „freien Fachwerkstatt“ verweisen. Dafür muss der Schädiger darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht.

Anmerkung [des Gerichts]: Auf den Hinweis des Senats vom 28.11.2025 hat der Kläger seine Berufung mit Schriftsatz vom 28.11. 2025 zurückgenommen. Die Sache ist damit rechtskräftig abgeschlossen.

OLG SCHLESWIG: UNBEZIFFERTES AUFFOR- DERUNGSSCHREIBEN OHNE WEITERE DAR- LEGUNG KANN DIE PRÜFFRIST DES HAFT- PFLICHTVERSICHERERS NICHT AUSLÖSEN

7. ZIVILSENAT, BESCHLUSS V. 15. JANUAR 2026
– 7 W 20/25

Amtliche Leitsätze:

1. Im Rahmen der Kostenentscheidung nach § 91a ZPO ist auch der Rechtsgedanke des § 93 ZPO zu berücksichtigen, d.h., es ist zu prüfen, ob der Beklagte dem Kläger Veranlassung für die Klage gegeben hat. Dafür kommt es auf sein Verhalten vor dem Prozess an.
2. Handelt es sich bei dem Beklagten um einen Kfz-Haftpflichtversicherer, der nach einem Verkehrsunfall in Anspruch genommen wird, ist ihm eine Prüffrist zuzubilligen, die erst mit dem Zugang eines spezifizierten Anschreibens beginnt.
3. Eine unbezifferte Aufforderung zum Anerkenntnis dem Grunde nach ohne Darlegung des Schadens und ohne Bezifferung kann den Beginn der Prüffrist nicht auslösen.
4. Für die Länge der Prüffrist gibt es keine festen oder starren Regeln. Unter bestimmten Voraussetzungen kann sich die Prüffrist insbesondere bei komplexeren Unfallhergängen verlängern. Maßgebend sind immer die Umstände des Einzelfalles.
5. Es ist zwar anerkannt, dass die Einsicht in die amtliche Ermittlungsakte grundsätzlich keine Verlängerung der Prüffrist rechtfertigt, weil sich aus organisatorischen und ermittlungstechnischen Gründen eine Akteneinsicht auch monatelang verzögern kann. Ausnahmsweise kann jedoch bei komplexen Unfällen, bei mehreren Unfallbeteiligten oder bei unklaren Haftungslagen eine tiefgründigere Prüfung und Kontrolle durch Einsicht in die Ermittlungsakten erforderlich sein. Dem Geschädigten ist es in solchen Fällen zuzumuten, die durch den Versicherer bereits angekündigte und umgehende Prüfung binnen einer angemessenen Frist abzuwarten.

OLG SCHLESWIG: MITVERSCHULDEN DES BEIFAHRERS BEI MITFAHRT MIT ERKENNBAR FAHRUNTÜCHTIGEM

7. ZIVILSENAT, URTEIL VOM 28.11.2025 –
7 U 61/25

Amtliche Leitsätze:

1. Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG müssen sich die jeweiligen unstreitigen oder nachgewiesenen Tatbeiträge auf den Unfall ausgewirkt haben (Kausalität). Eine Kausalität ist auch dann gegeben, wenn es zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufs und der erlittenen Schäden/Verletzungen gekommen wäre
2. Der Fahrer eines landwirtschaftlichen Gespanns (Traktor mit voll beladenem Anhänger), der berechtigt in eine Vorfahrtstraße nach links einbiegen will, muss in der Regel

sobald ein auf der Vorfahrtstraße heran-
nahender Verkehrsteilnehmer für ihn sichtbar wird. Er darf
den Einbiegevorgang nur dann fortsetzen, wenn er nach
der Verkehrslage darauf vertrauen kann, dass er die Fahr-
bahn für den herannahenden Verkehrsteilnehmer recht-
zeitig frei machen kann.

3. Ein Fahrer muss seine Geschwindigkeit bei Dunkelheit auf
der Landstraße mit eingeschaltetem Abblendlicht so ein-
richten, dass er innerhalb des Lichtkegels rechtzeitig anhal-
ten kann.
4. Die absolute Fahruntüchtigkeit des Fahrers wegen Alkohol
(hier 1,59 Promille) kann im Rahmen der Abwägung nach
§ 17 StVG nur dann berücksichtigt werden, wenn sie sich
erwiesenermaßen unfallursächlich ausgewirkt hat. Der
Beweis des ersten Anscheins spricht für die Ursächlichkeit
der Trunkenheit, wenn sich der Unfall in einer Verkehrs-
lage und unter Umständen ereignet, die ein nüchterner
Fahrer hätte meistern können.
5. Verletzte Beifahrer, Mitfahrer oder Fahrgäste müssen sich
weder das Verschulden des Fahrers noch die Betriebsgefahr
des benutzten Fahrzeuges entgegenhalten lassen. Auf den
Insassen des Kraftfahrzeugs, der weder Halter noch Fahrer
ist, erstreckt sich § 17 Abs. 1 StVG nicht.
6. Die Mitfahrt mit einem erkennbar alkoholbedingt Fahrun-
tüchtigen kann nach §§ 9 StVG, 254 BGB grundsätzlich ei-
nen Verstoß gegen die eigenen Obliegenheiten darstellen,
da mit einer solchen Fahrt eine erhöhte Unfallwahrschein-
lichkeit einhergeht. Die Erkennbarkeit der Alkoholisierung
muss von der Gegenseite dargelegt und nachgewiesen wer-
den.

OLG SCHLESWIG: MITHAFTUNG DES GESCHÄDIGTEN BEI ERKENNBARKEIT EINES UNBELEUCHTETEN FAHRZEUGS BEI DÄMMERUNG

7. ZIVILSENAT, BESCHLUSS VOM 07.07.2025 –
7 U 41/25

Amtliche Leitsätze

1. Wer bei Dämmerung (hier 9. März zwischen 18.30 Uhr und
19.00 Uhr) ohne Abblendlicht fährt, verstößt gegen § 17 Abs.
1 S. 1 StVO.
2. Der Geschädigte, der trotz Sichtbarkeit eines unbeleuchtet
entgegenkommenden Fahrzeugs gleichwohl nach links ab-
biegt, verstößt gegen die Wartepflicht nach §§ 1 II, 9 III S.1
StVO.
3. Wenn der Geschädigte bei Dämmerung ein unbeleuchtet
entgegenkommendes Fahrzeug – nach dem Ergebnis der
Beweisaufnahme – bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte se-
hen können, ist im Rahmen der Abwägung eine Mithaftung
des Geschädigten von 1/3 nicht zu beanstanden.
4. Für die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu
der Frage, ob ein unbeleuchtet entgegenkommendes Fahr-
zeug in der konkreten Unfallsituation für den Geschädig-
ten erkennbar war, fehlen in der Regel die erforderlichen
Anknüpfungstatsachen. Die exakten Lichtverhältnisse am

Unfallort zur Unfallzeit sind im Nachhinein nicht mehr zu
rekonstruieren (Jahreszeit, Licht- und Sonnenverhältnisse;
Mond- und Wolkenverhältnissen; Belaubung der Bäume
und Sträucher; Art und Intensität der künstlichen Beleuch-
tung an der Unfallstelle; Licht und Geschwindigkeit weite-
rer Fahrzeuge).

Anmerkung [...] [des Gerichts]: Auf den Hinweis des Senats
vom 07.07.2025 hat der Kl. seine Berufung mit Schriftsatz vom
24.07.2025 zurückgenommen. Die Sache ist damit rechtskräf-
tig abgeschlossen.

OLG SCHLESWIG: HINTERBLIEBENENGELD FÜR ENKELKINDER NUR IM AUSNAHMEFALL HINWEISBESCHLUSS VOM 10.02.2026 – 7 U 81/25

Amtliche Leitsätze:

1. Hinterbliebenengeld: Ein besonderes persönliches Nähe-
verhältnis wird vermutet, wenn der Hinterbliebene der Ehe-
gatte, der Lebenspartner, ein Elternteil oder ein Kind des Ge-
töteten war. Enkel- bzw. Stiefenkelkinder gehören nicht zu
diesem besonders privilegierten Personenkreis.
2. Eine „besondere Nähebeziehung“ zu dem Getöteten ist vom
Geschädigten in umso stärkerem Umfang darzulegen, je
entfernter der Verwandtschaftsgrad zu dem Getöteten ist.
3. Für Enkelkinder kommt aufgrund der gesetzgeberischen
Wertung ein Anspruch auf Hinterbliebenengeld nur aus-
nahmsweise bei einer gesteigerten Nähe zu dem Getöteten
in Betracht, die über eine normale – typischerweise gute –
Großeltern-Enkel-Beziehung hinausgeht.

BeckRS 2026, 2591

BAYOBLG: VERHÄNGUNG DES REGEL- FAHRVERBOTS GRUNDSÄTZLICH AUCH BEI WECHSEL AUF DIE DURCH ROTLICHT GE- SPERRTE FAHRTRICHTUNG IM KREUZUNGS- BEREICH

BESCHLUSS VOM 24.10.2025 –
201 OBOWI 699/25

Amtliche Leitsätze:

1. Ein grundsätzlich mit einem Regelfahrverbot nach § 4 Abs.
1 Satz 1 Nr. 3 BKatV i.V.m. lfd.Nr. 132.3 BKat zu ahndender
qualifizierter Rotlichtverstoß ist nicht deshalb milder zu
bewerten, weil der Fahrzeugführer nach Einfahren in den
Kreuzungsbereich von der durch Grünlicht frei gegebenen
Linksabbiegerspur auf die durch Rotlicht gesperrte Rechts-
abbiegerspur überwechselt. Dies gilt auch dann, wenn der
Entschluss zum Spurwechsel erst nach dem Einfahren in
den Kreuzungsbereich gefasst wird.

2. Die Anerkennung einer Privilegierungswirkung im Hinblick auf das verwirkte Regelfahrverbot mit der Begründung, durch den Fahrspurwechsel seien andere Verkehrsteilnehmer nicht konkret gefährdet worden, ist schon deshalb rechtsfehlerhaft, weil damit das Fehlen des besonderen Sanktionsschärfungsgrundes nach lfd. Nr. 132.3.1 BKat dem Betroffenen zugute gebracht würde.
3. Die Bedeutung eines qualifizierten Rotlichtverstoßes wird nicht dadurch relativiert, dass der Betroffene nach dem Verstoß besondere Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer genommen hat, zu der er ohnehin verpflichtet gewesen wäre.

LG RAVENSBURG: ZUR BERÜCKSICHTIGUNG EINES BEHAUPTETEN NACHTRUNKS

URTEIL VOM 04.02.2026 – 5 NBS 35 JS 3283/25

Amtliche Leitsätze:

1. Eine Rückrechnung unter Berücksichtigung eines Nachtrunkes zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration im Tatzeitpunkt bei einer Trunkenheitsfahrt ist nur erforderlich, wenn der geltend gemachte Nachtrunk glaubhaft und nicht widerlegt ist.
2. Bei einer Blutalkoholkonzentration von über 1,1 Promille ist eine Trunkenheitsfahrt fahrlässig begangen, wenn Umstände vorliegen, die gegen ein vorsätzliches Verhalten sprechen und der Erfahrungssatz, wonach bei einer BAK von über 1,1 Promille Vorsatz vorliegt, widerlegt ist.
3. Für § 315c StGB muss nicht nur eine Sache von bedeutendem Wert vorliegen, sondern es muss auch ein bedeutender Schaden drohen. Ist ein tatsächlich entstandener Schaden gering, so kann ein bedeutender Gefährdungsschaden trotzdem vorliegen. Dies kann bzw. muss mit weiteren Umständen begründet werden, die sich etwa aus dem Schadensbild, dem Unfallhergang oder der Fahrweise des Täters ergeben.
4. Die Ungeeignetheit i.S.d. § 69 StGB muss im Zeitpunkt der Urteilsverkündung feststehen. Der Maßregelzweck des § 69 StGB kann durch vorläufige Maßnahmen wie die Beschlagnahme des Führerscheins oder die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zum Zeitpunkt der Entscheidung bereits erreicht sein; damit kann die sich nach der Regelvermutung aus der Tat ergebende Ungeeignetheit wegfallen. Dies kommt bei einer hohen BAK und einer (wenn auch kurzen) Fahrt in einer belebten Straße zur Tatzeit regelmäßig nicht in Betracht.

BeckRS 2026, 1975

OLG DRESDEN: NACHWEIS DER UNFALL- MANIPULATION

HINWEISBESCHLUSS VOM 10.02.2026 –
7 U 81/25

Amtliche Leitsätze:

1. Der Beweis einer Unfallmanipulation ist beim Nachweis einer ungewöhnlichen Häufung von typischen Umständen erbracht, die in ihrem Zusammenwirken vernünftigerweise nur den Schluss zulassen, dass der Anspruchsteller die Beschädigung seines Fahrzeugs bewusst und gewollt herbeigeführt hat.
2. Eine rechtskräftige strafgerichtliche Verurteilung erhöht in einem Zivilverfahren die Darlegungslast des Verurteilten, zudem können die Akten und das Strafurteil im Wege des Urkundenbeweises verwertet werden.

BeckRS 2026, 1582



17. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG

08./09. Mai 2026 – Maritim Hotel Magdeburg
Otto-von-Guericke-Str. 87 | 39104 Magdeburg

WOLFGANG WELLNER

vors. Richter am BGH a.D.,
Rechtsanwalt, Karlsruhe

Freitag, 08.05.2026

Thema: Aktuelles Verkehrsrecht
(5 Std.)

ULRIKE DRONKOVIC

Rechtsanwältin, Fachanwältin
für Straf- und Verkehrsrecht, Köln

Samstag, 09.05.2026

Thema: Verteidigung bei
Unfallflucht (2,5 Std.)

PROF. DR. DR. HANS STEEGE

Technische Hochschule Ulm

Samstag, 09.05.2026

Thema: Haftungsfragen autonom(isierter)
Fahrzeuge und Fahrassistenzsystemen (2,5 Std.)

Bei Buchung von 10 Stunden:

- ACE-Vertrauensanwälte 250 €*
- ACE-Mitglieder 275 €*
- Sonstige 315 €*

Bei Buchung von 5 Stunden:

- ACE-Vertrauensanwälte 160 €*
- ACE-Mitglieder 180 €*
- Sonstige 200 €*

Bei Buchung von 2,5 Stunden:

- ACE-Vertrauensanwälte 90 €*
- ACE-Mitglieder 100 €*
- Sonstige 115 €*



Sichern Sie sich Ihre Teilnahme!
Jetzt informieren und online anmelden
www.ace.de/verkehrsrechtstag

*alle Preise inklusive ausweisbarer Umsatzsteuer

Impressum: Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Sven-Peter Rudolph | Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Herbert Müller | Redaktion: Felix Müller-Baumgarten / Abteilung Recht und Verbraucherschutz (verantwortlich für den Inhalt) | Gestaltung: ACE Auto Club Europa, Marketing und Vertrieb | Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-184, Internet: www.ace.de, E-Mail: ace@ace.de | Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gestattet.