

**Rechtsprechung Verkehrs- und
Haftpflichtrecht im 1. Quartal 2020**

Ihre Ansprechpartnerin:

Mara Manzel
Rechtsanwältin
manzel@accidenta-law.de



Accidenta Law

Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemein.....	4
1.	Regress der Kaskoversicherung bei Unfall eines Leasingfahrzeuges.....	4
2.	Verstoß gegen Gebot der Schrittgeschwindigkeit erst ab mehr als 10 km/h.....	4
3.	Parteianhörung eines verklagten Kfz-Halters nach Prozessbeitritt des Versicherers.....	4
4.	Erforderlichkeit der Kosten für Privatgutachten bei Verteidigung gegen standardisiertes Messverfahren.....	4
5.	Unzulässigkeit eines Verkehrszeichens „Tempo 10-Zone“.....	5
6.	Anforderungen an Versicherer zur Beseitigung durch Anspruchsanmeldung geschaffener Verjährungshemmung.....	5
7.	Notwendigkeit technischen Gutachtens bei verkehrsunfallbedingter Halswirbelerkrankung.....	5
8.	1,5-Geschäftsgebühr für durchschnittlichen Verkehrsunfall mit Gutachten.....	5
9.	Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit gilt auch für E-Scooter.....	6
II.	Fragen der Deckung.....	6
1.	Prognosespielraum im Deckungsschutzprozess zu Auswirkungen von Sachverständigenkosten auf Streitwert.....	6
2.	Fälligkeit der Versicherungsleistung und Umfang der Mitwirkungsobliegenheit.....	6
3.	Grobfahrlässige Unfallverursachung durch Umdrehen zum Rücksitz.....	6
III.	Fragen der Haftung.....	7
1.	Grenzen des Anscheinsbeweises zu Lasten eines in Kreisverkehr Einfahrenden.....	7
2.	Haftung für Schäden nach Parken eines Kfz über noch heißem Grill.....	7
3.	Anscheinsbeweis bei Kreuzungsunfall eines Wartepflichtigen mit zu schnell Fahrendem.....	7
4.	Brand eines dauerhaft nur als Unterkunft genutzten Wohnanhängers nicht «bei Betrieb» eines Kfz.....	7
5.	Haftung nach Unfall- Betriebsbegriff, Richtgeschwindigkeit, Fahren bei Dunkelheit.....	7
6.	Beteiligte eines Erstunfalls haften Geschädigtem eines dadurch verursachten Zweitunfalls als Haftungseinheit.....	8
7.	Sorgfaltsanforderungen an einen Verkehrssicherungspflichtigen, hier: Hinweis auf hinter Kurve liegende Baustelle.....	8
8.	Haftung nach Pferdetritt beim Verladen auf Anhänger.....	8
9.	Haftung nach italienischem Recht für Verkehrsunfall.....	9
10.	Haftungsquote bei Verkehrsunfall zwischen überholendem Motorradfahrer und Linksausscherer sowie fiktive Abrechnung bei Weiterverkauf.....	9
11.	Achtjähriges Kind kann für Schäden im Straßenverkehr haften.....	9
12.	Haftungsabwägung bei Unfall eines Kfz mit einer Katze.....	10
13.	Linksabbieger darf sich nach dem Abbiegen Fahrstreifen aussuchen.....	10
14.	Anforderungen an Segwayfahrer gegenüber Fußgängern auf kombiniertem Fuß- und Radweg.....	10

15.	Auffahrunfall- Bewusstes Bilden eines Hindernisses führt zu Alleinhaftung.....	10
16.	Haftungsquote bei Unfall wegen Missachtung der doppelten Rückschaupflicht.....	10
17.	Haftungsverteilung zwischen Linksabbieger und verkehrswidrig Überholendem.....	11
18.	Haftungsverteilung zwischen Wartepflichtigem an Kreuzung und Vorfahrtsberechtigtem.....	11
19.	Haftungsquote bei Unfall- Fahren auf linker Fahrbahn gegen Ausfahren aus Einmündung ohne Vorfahrt zu achten.....	11
20.	Haftung eines landwirtschaftlichen Gespanns mit Überbreite aus Betriebsgefahr.....	12
IV.	Fragen der Schadenhöhe.....	12
1.	Zur Zulässigkeit der fiktiven Schadensabrechnung im Deliktsrecht.....	12
2.	Schmerzensgeld von 400.000 Euro für junges querschnittsgelähmtes Unfallopfer.....	12
3.	Schmerzensgeldhöhe bei Koma vor Todeseintritt.....	12
4.	Schmerzensgeld von 40.000 Euro.....	13
5.	Unfallersatztarif für Mietwagen nach Fraunhofer plus Aufschlag zu bestimmen.....	13
6.	«Fracke» bestimmt Normaltarif für Mietwagenkosten.....	14
7.	Abrechenbarkeit von Reparaturkosten eines vor Ablauf der 6-Monatsfrist gepfändeten und versteigerten reparierten Fahrzeugs.....	14
8.	Nachweis der fachgerechten Reparatur eines Vorschadens im aktuellen Schadensbereich.....	14
V.	Aufsätze.....	15

I. Allgemein

1. Regress der Kaskoversicherung bei Unfall eines Leasingfahrzeuges

OLG München, Urteil vom 06.12.2019 - 10 U 854/18 (LG München II); BeckRS 2019, 31113

(BGB § 426 Abs. 2, § 823, § 840; StVG § 7 Abs. 1, § 17, § 18 Abs. 1; VVG § 74)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Wurde ein Verkehrsunfall schuldhaft von der Fahrerin des Beklagtenfahrzeugs verursacht, kann der auf die Kaskoversicherung übergegangene Anspruch des Leasinggebers und Eigentümers des klägerischen Fahrzeugs auf § 823 BGB gestützt werden, ohne dass diesem Anspruch de lege lata ein Verschulden des klägerischen Fahrers oder auch die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs entgegeng gehalten werden könnte.

2. Eine Versicherungsklausel, wonach die Geltendmachung eines Regressanspruchs gegen jede Person, die vom Versicherungsnehmer ausdrücklich oder stillschweigend zum Führen des versicherten Fahrzeugs ermächtigt wurde, ausgeschlossen ist, steht einem Rückgriff nicht entgegen.

2. Verstoß gegen Gebot der Schrittgeschwindigkeit erst ab mehr als 10 km/h

OLG Hamm, Beschluss vom 28.11.2019 - 1 RBs 220/19 (AG Dortmund); BeckRS 2019, 33092

(GG Art. 103 Abs. 2; StVO § 42 Abs. 2; Anl. 3 zu § 42 Abs. 2 StVO Abschn. 4, Verkehrszeichen 325.1)

Amtliche Leitsätze:

1. Der Begriff der Schrittgeschwindigkeit genügt ungeachtet der hierzu in der obergerichtlichen Rechtsprechung vertretenen unterschiedlichen Auffassungen grundsätzlich dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG.

2. Die derzeit gegebene Uneinheitlichkeit in der obergerichtlichen Rechtsprechung, in welcher der Begriff der Schrittgeschwindigkeit teilweise bzw. überwiegend mit max. 7 km/h definiert, teilweise aber auch mit max. 10 km/h angegeben wird, führt unter Berücksichtigung des Bestimmtheitsgebotes bzw. des auch im Ordnungswidrigkeitenrecht geltenden Schuldprinzips dazu, dass einem Betroffenen unabhängig von der konkreten Kenntnis verschiedener gerichtlicher Entscheidungen und

unabhängig von der Frage, welche der verschiedenen Auffassungen nach Bewertung des Senats als vorzuzugs-würdig anzusehen wäre, ein Verstoß gegen das Gebot der Schrittgeschwindigkeit allenfalls erst bei Überschreitung des Wertes von 10 km/h zur Last gelegt werden kann, solange keine verbindliche Entscheidung des Bundesgerichtshofs oder eine entsprechende gesetzliche Klarstellung vorliegt.

3. Parteienhörung eines verklagten Kfz-Halters nach Prozessbeitritt des Versicherers

OLG Hamm, Urteil vom 22.11.2019 - 9 U 93/19 (LG Münster); BeckRS 2019, 33478

(StVG § 7 Abs. 1; ZPO § 91a Abs. 1 S. 1, § 137 Abs. 4, § 141 Abs. 1, § 538 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ; BGB § 1006)

Amtlicher Leitsatz:

Ist der anwaltlich vertretene Krafthaftpflichtversicherer dem nicht durch einen eigenen Rechtsanwalt vertretenen mitverklagten Halter im Prozess beigetreten, ermöglicht dies die Parteienhörung des Halters nach § 141 ZPO, weil dann auch in Bezug auf den Halter streitig verhandelt wird.

4. Erforderlichkeit der Kosten für Privatgutachten bei Verteidigung gegen standardisiertes Messverfahren

LG Bielefeld, Beschluss vom 19.12.2019 - 10 Qs 425/19 (AG Herford); BeckRS 2019, 33199

(StVG § 24; OWiG § 46 I; StPO § 464b)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Kosten für die Einholung eines Privatgutachtens sind als notwendige Kosten anzuerkennen, wenn schwierige technische Fragestellungen zu beurteilen sind oder wenn aus Sicht des Betroffenen ex-ante ein privates Sachverständigen Gutachten erforderlich ist, weil ansonsten eine erhebliche Verschlechterung der Prozesslage zu befürchten wäre.

2. Da bei standardisierten Messverfahren für die Darlegung einer Fehlmessung konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler vorgebracht werden müssen, um eine Beweiserhebung über die Ordnungsgemäßheit der Messung zu erreichen, sind aus der maßgeblichen ex-ante Sicht des Betroffenen ohne die Einholung eines privaten Gutachtens seine Verteidigungsmöglichkeiten deutlich eingeschränkt. Ein privates Sachverständigen-

gutachten ist daher hier aus der Sicht des Betroffenen ex-ante erforderlich.

5. Unzulässigkeit eines Verkehrszeichens „Tempo 10-Zone“

OVG Berlin-Brandenburg (1. Senat), Urteil vom 20.11.2019 - OVG 1 B 16.17; BeckRS 2019, 31439

(StVO § 39 Abs. 1, Abs.2, Abs.3, Abs.9, § 40, § 41 Abs. 1, § 42, § 44 Abs. 1 S. 2§ 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 1 d, Abs.3, Abs.4, Abs.9 S. 1; VwGO § 75, § 125 Abs. 1 S. 1, § 161 Abs. 3, § 162 Abs. 2 S. 2)

Amtliche Leitsätze:

1. Die Regelungen der Straßenverkehrsordnung über die zulässigen Verkehrszeichen einschließlich der im amtlichen Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten sind grundsätzlich abschließend, § 45 Abs. 4 Halbsatz 1 i. V. m. § 39 Abs. 9 Satz 1 StVO, Anlage 1- 4 zur StVO, VzKat (sog. straßenverkehrsrechtlicher Ausschließlichkeitsgrundsatz). Lediglich Zusatzzeichen (§ 39 Abs. 3 Satz 1 und 3 StVO) können mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle eingeführt werden.

2. Das im amtlichen Verkehrszeichenkatalog nicht vorgesehene Verkehrsschild „Tempo 10-Zone“ ist kein zulässiges Verkehrszeichen.

3. Für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 30 km/h (§ 45 Abs. 1d StVO) sieht der amtliche Verkehrszeichenkatalog i. d. F. v. 22. Mai 2017 nur eine „Tempo 20-Zone“ vor.

6. Anforderungen an Versicherer zur Beseitigung durch Anspruchsanmeldung geschaffener Verjährungshemmung

OLG Celle, Urteil vom 12.02.2020 - 14 U 179/19 (LG Hannover); BeckRS 2020, 1418

((NBG § 95 S. 1; StVG § 7 Abs. 1; BGB § 195, § 199, § 203, § 254 Abs. 2, § 823; VVG § 115 Abs. 1 S. 1 u. Abs. 2 S. 3; BBG § 76 S. 3; SGB X § 116 Abs. 3 S. 1 ; NBG a.F. § 95 S. 1; PflVG § 3 Nr. 3 S. 3; PflVG a.F. § 3 Nr. 3 S. 3)

Amtliche Leitsätze:

1. Gem. § 3 Nr. 3 Satz 3 PflVG in der Fassung vom 26.11.2001 muss die schriftliche Entscheidung des Ver-

sicherers eindeutig, erschöpfend und umfassend sein, um die durch die Anspruchsanmeldung geschaffene Verjährungshemmung zu beseitigen. Eine Erklärung des Versicherers, in der dieser lediglich auf eine bestimmte Mithaftungsquote des Geschädigten hinweist, erfüllt diese Voraussetzung nicht, selbst wenn in der Folgezeit einvernehmlich zwischen den Parteien entsprechend dieser Quote reguliert wurde.

2. Soweit der Dienstherr aus Anlass eines Schadensereignisses an einen Beamten Leistungen erbracht hat und diese aus übergegangenem Recht gegenüber dem Gegner geltend machen möchte, unterliegt die Anwendung des Quotenvorrechts nicht der Dispositionsfreiheit des Dienstherrn. Denn die Aktivlegitimation des Dienstherrn besteht nur für die nicht vom Quotenvorrecht betroffenen Beträge.

7. Notwendigkeit technischen Gutachtens bei verkehrsunfallbedingter Halswirbelverletzung

OLG Hamm, Urteil vom 29.10.2019 - 9 U 199/18 (LG Münster); BeckRS 2019, 38917

(GG Art. 103; StVG § 7 Abs. 1; ZPO § 286, § 538 Abs. 2 S. 1 Nr. 1)

Amtlicher Leitsatz:

Für die Beurteilung des Eintritts und des Schweregrades einer unfallbedingt geltend gemachten Halswirbelverletzung durch den medizinischen Sachverständigen ist es bei streitigem Sachstand unerlässliche Voraussetzung, dass das Ausmaß der auf den Verletzten infolge des Unfalls einwirkenden Beschleunigung durch technisches Sachverständigengutachten ermittelt wird.

8. 1,5-Geschäftsgebühr für durchschnittlichen Verkehrsunfall mit Gutachten

OLG Brandenburg, Urteil vom 03.02.2020 - 12 U 98/19 (LG Frankfurt (Oder)); BeckRS 2020, 3351

(BGB § 253 Abs. 2; StVG § 7, § 11, § 17, § 18)

Redaktionelle Leitsätze:

1. 10.000,00 € Schmerzensgeld bei Schädelhirntrauma 1. Grades, komplexer Mittelgesichtsfraktur LeFort II, distaler Radiusfraktur rechts, Schnittverletzungen an Lid, Mund, Lippe und Kinn sowie Prellungen an Thorax, Becken und Oberschenkel bei 20 % Mitverschulden.

2. Nach der Vorstellung des Gesetzgebers stellt in durchschnittlichen Fällen die Schwellengebühr von 1,3 eine Regelgebühr dar. Eine Gebühr von mehr als 1,3 kann nach Nr. 2300 VV RVG nur gefordert werden, wenn die Tätigkeit umfangreich oder schwierig, mithin überdurchschnittlich war, was nicht allein deshalb der Fall ist, wenn neben dem materiellen Schaden auch ein Personenschaden zu regulieren ist (Anschluss OLG München, Urte. v. 21.03.2014 - 10 U 1750/13; OLG Hamm, Beschl. v. 15.03.2018 - 7 U 4/18). Ist allerdings der Kläger von erheblichen unfallbedingten Gesundheitsschäden betroffen und holte die Versicherung deshalb ein medizinisches Unfallgutachten ein, das auch hinsichtlich etwaiger Folgeschäden und den daraus folgenden Schadensersatzansprüchen einer genauen Bewertung zu unterziehen war, kann dies den Ansatz einer 1,5 Gebühr rechtfertigen.

3. Der Einholung eines gebührenrechtlichen Gutachtens des Vorstands der Rechtsanwaltskammer gemäß § 14 Abs. 2 S. 1 RVG bedarf es im Rechtsstreit mit einem erstattungspflichtigen Dritten nicht.

9. Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit gilt auch für E-Scooter

LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 - 26 Qs 51/19; BeckRS 2020, 3467

(StGB § 44, § 69 Abs. 1 u. 2 Nr. 2, § 69 a, § 316 Abs. 1 u. 2; StPO § 111 a Abs. 1; StVG § 1 Abs. 2)

Redaktionelle Leitsatz:

Der für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Kraftfahrzeugen geltende Grenzwert einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille ist auch beim Fahren mit E-Scootern anzuwenden. Elektrokleinstfahrzeuge sind im Rahmen des Gefährdungspotentials mit Mofas vergleichbar.

II. Fragen der Deckung

1. Prognosespielraum im Deckungsschutzprozess zu Auswirkungen von Sachverständigenkosten auf Streitwert

OLG Dresden, Beschluss vom 18.12.2019 - 4 W 896/19 (LG Dresden); BeckRS 2019, 34226

(GKG § 48 Abs. 1 S. 1; RVG § 15a Abs. 1)

Amtliche Leitsätze:

1. Für den Streitwert einer Deckungsschutzklage ist die volle Verfahrensgebühr nach dem Streitwert des Haftpflichtprozesses auch dann maßgeblich, wenn der Versicherer vorprozessual eine Geschäftsgebühr an den Anwalt des Versicherungsnehmers gezahlt hat.

2. Sachverständigenkosten sind für den Streitwert des Deckungsschutzes dann einzubeziehen, wenn sie mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Dem Gericht, bei dem der Deckungsschutzprozess anhängig ist, kommt insofern ein Prognosespielraum zu, der vom Beschwerdegericht nur eingeschränkt überprüft werden kann.

2. Fälligkeit der Versicherungsleistung und Umfang der Mitwirkungsobliegenheit

OLG Dresden, Urteil vom 21.01.2020 - 4 U 1656/19 (LG Dresden); BeckRS 2020, 619

(VVG § 14 Abs. 1, § 23, § 26 Abs. 2, § 31 Abs. 1)

Amtliche Leitsätze:

1. Der Versicherer kann anlässlich eines Leistungsantrags vom Versicherungsnehmer auch Auskünfte verlangen, mit denen er die Voraussetzungen für eine Gefahrerhöhung oder Obliegenheitsverletzung in Erfahrung bringen will. Ein Anspruch auf Herausgabe sämtlicher über den Versicherungsnehmer geführter Behandlungsunterlagen hat er jedoch nicht.

2. Der Versicherungsnehmer ist für eine schuldhaft verzögerte Erhebung zu einem Versicherungsfall seitens des Versicherers beweisbelastet; dem bloßen Zeitablauf kommt beweisrechtlich keine Bedeutung zu.

3. Grobfahrlässige Unfallverursachung durch Umdrehen zum Rücksitz

OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 12.02.2020 - 2 U 43/19 (LG Wiesbaden); BeckRS 2020, 3687

(BGB § 278 S 1, § 535 Abs 1, § 546 Abs 1, § 823 Abs. 1, § 1902; WBVG § 12)

Amtlicher Leitsatz:

Ein vollständiges Umdrehen während der Fahrt mit einem Pkw auf der Autobahn im stockenden Verkehr zu einem auf dem rechten Rücksitz befindlichen achtjährigen Kind, das zu einem leichten Auffahren auf ein vorausfahrendes Motorrad führt, ist als grobfahrlässig

anzusehen. Dass ein Kraftfahrer die vor ihm befindliche Fahrspur beobachten muss, um möglicherweise in hohem Maße gefährliche Situationen zu vermeiden, stellt eine einfachste ganz naheliegende Überlegung dar.

III. Fragen der Haftung

1. Grenzen des Anscheinsbeweises zu Lasten eines in Kreisverkehr Einfahrenden

OLG Dresden, Beschluss vom 04.11.2019 - 4 U 1797/19 (LG Dresden); BeckRS 2019, 34233

(StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1, § 18; ZPO § 286, § 529 Abs. 1 Nr. 1)

Ein Anscheinsbeweis zu Lasten des in einen Kreisverkehr Einfahrenden kommt nur dann in Betracht, wenn es noch im Einmündungsbereich der Kreisfahrbahn zu einer Kollision kommt. Dagegen ist er ausgeschlossen, wenn sich der Unfall im Kreisverkehr ereignet, auch wenn feststeht, dass der Einfahrende erst nach dem Unfallgegner und unmittelbar vor dem Zusammenstoß mit erhöhter Geschwindigkeit auf die Kreisbahn eingebogen ist.

2. Haftung für Schäden nach Parken eines Kfz über noch heißem Grill

LG Saarbrücken, Urteil vom 23.12.2019 - 13 S 177/19 (AG Saarlouis); BeckRS 2019, 33320

(StVG § 7, § 17 Abs. 1, 2; VVG § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1; PflVG § 1; BGB § 249 Abs. 2 S. 1, § 284; RVG § 13, § 14)

Gerät ein Fahrzeug durch noch glühende Holzkohle eines Einweggrills, über dem das Fahrzeug parkt, in Brand, ist ein durch Übergreifen des Brandes an einem daneben geparkten Pkw entstehender Schaden dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen, auch wenn zwischen dem Parken und der Entzündung des Fahrzeugs eine zeitliche Verzögerung von rund 20 Minuten liegt.

3. Anscheinsbeweis bei Kreuzungsunfall eines Wartepflichtigen mit zu schnell Fahrendem

LG Saarbrücken, Urteil vom 30.12.2019 - 13 S 66/19 (AG Neunkirchen); FD-StrVR 2020, 425724

(StVG §§ 7 I, 17 I; VVG § 115; BGB §§ 249 II 1, 286, 288 I, 291)

Ereignet sich ein Unfall zwischen einem wartepflichtigen Pkw und einem auf einer bevorrechtigten Straße mit überhöhter Geschwindigkeit von links sich nähernden Motorrad, so steht der festgestellte Geschwindigkeitsverstoß der Annahme eines gegen den Wartepflichtigen sprechenden Anscheinsbeweises jedenfalls dann nicht entgegen, wenn der Motorradfahrer für den Wartepflichtigen in Annäherung erkennbar war.

4. Brand eines dauerhaft nur als Unterkunft genutzten Wohnanhängers nicht «bei Betrieb» eines Kfz

OLG Karlsruhe, Beschluss vom 13.12.2019 - 14 U 108/19 (LG Freiburg); BeckRS 2019, 35238

1. Ein von einem Fahrzeuganhänger ausgehender Brand, der auf fremdes Eigentum übergreift, kann „bei dem Betrieb“ im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG entstanden sein, wenn ein naher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit dem Defekt einer Betriebseinrichtung des Anhängers besteht.

2. Eine Betriebseinrichtung des Anhängers liegt nur dann vor, wenn es sich um eine zur technischen Ausrüstung des Fahrzeugs gehörende, konstruktiv mit diesem verbundene Anlage handelt. Wenn Geräte im Rahmen der Nutzung eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers zu Wohnzwecken eingebracht werden, stellen diese keine Betriebseinrichtungen dar.

3. Wenn ein Brand von einem Wohnanhänger ausgeht, der vom Straßenverkehr abgemeldet wurde und dauerhaft nur noch als Unterkunft genutzt wird, handelt es sich nicht um eine Auswirkung der Gefahren, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn des § 7 Abs. 1 StVG geschützt werden soll.

5. Haftung nach Unfall - Betriebsbegriff, Richtgeschwindigkeit, Fahren bei Dunkelheit

OLG Celle, Urteil vom 22.01.2020 - 14 U 150/19 (LG Hannover); BeckRS 2020, 443

(StVG § 7, § 17; StVO § 3 Abs. 1 S. 2, § 4, § 5 Abs. 4 S. 1, § 7 Abs. 5; ZPO § 304)

Amtliche Leitsätze:

1. Das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ in § 7 Abs. 1 StVG ist entsprechend dem Schutzzweck der Norm weit auszulegen (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 26. März 2019 - VI ZR 236/18 -, NJW 2019, 2227, Rn. 8 m. w. N., juris; Senat, Urteil vom 20. November 2019 - 14 U 172/18 -, Rn. 7, juris). Ein Schaden ist

demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d. h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit) geprägt worden ist (Senat, a.a.O. m. w. N.). Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (Senat, a.a.O. m. w. N.). Auf eine Berührung der beteiligten Kraftfahrzeuge oder sonstigen Unfallbeteiligten kommt es nicht wesentlich an.

2. Die an einem Unfall beteiligten Fahrzeuge prägen einen nachfolgenden Zweitunfall (Kollision eines nachfolgenden Verkehrsteilnehmers mit den zuvor verunfallten, liegengebliebenen Fahrzeugen) mit, so dass die Haftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG gegeben ist. Dies gilt auch dann, wenn ein gewisser Zeitraum zwischen Erst- und Zweitunfall liegt.

3. Wird ein Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, in einen Unfall verwickelt, so kann er sich nicht auf die Unabwendbarkeit des Unfalls im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG berufen, es sei denn, er weist nach, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre (vgl. BGH, Urteil vom 17. März 1992- VI ZR 62/91, BGHZ 117, 337- 345, juris).

4. Ein Kraftfahrer hat gemäß §§ 1, 3 Abs. 1 S. 4 StVO seine Fahrweise so einzurichten, dass er auch in der Dunkelheit vor auf der Straße liegengebliebenen Kraftfahrzeugen, mögen sie auch unbeleuchtet sein, rechtzeitig anhalten kann (vgl. u.a. BGH, Urteil vom 23. Juni 1987 - VI ZR 188/86, Rn. 13, juris [unbeleuchteter Panzer mit Tarnanstrich]; BGH, Urteil vom 08. Dezember 1987- VI ZR 82/87, Rn. 11, juris; Senat, Urteil vom 05. September 2007- 14 U 71/07, Rn. 10 mwN, juris).

5. Kommt es auf einer Autobahn infolge des Verstoßes eines Verkehrsteilnehmers gegen §§ 5 Abs. 4 S. 1 und 7 Abs. 5 StVO zu einem Unfall und später zur Kollision eines unter Verstoß gegen § 3 Abs. 1 S. 2, 4 StVO nachfolgenden Verkehrsteilnehmers mit den liegengebliebenen Fahrzeugen des Erstunfalls, kann die Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensbeiträge zwischen den beiden schuldhaft handelnden Verkehrsteilnehmern eine Haftungsverteilung von 30 % zu 70 % zu Lasten desjenigen ergeben, der den Erstunfall verursacht hat.

6. Beteiligte eines Erstunfalls haften Geschädigtem eines dadurch verursachten Zweitunfalls als Haftungseinheit

OLG Hamm, Urteil vom 08.11.2019 - 9 U 10/19 (LG Essen); FD-StrVR 2020, 425710

(StVG §§ 7, 17, 18)

Amtliche Leitsätze:

1. Die Beteiligten eines Erstunfalls, bei dem Teile vom Kraftfahrzeug des Beklagten auf die Fahrbahn gelangen, die von einem nachfolgenden Kraftfahrer überfahren werden (Zweitunfall), haften dem durch den Zweitunfall geschädigten Kläger mit einer Gesamtquote als eine Haftungseinheit. Dies gilt solange, als der Beklagte die Unabwendbarkeit des Erstunfalls für sich nicht beweisen kann.

2. Zu welchem Anteil im Innenverhältnis die Beteiligten des Erstunfalls den Schaden aus dem Erstunfall zu tragen haben, betrifft deren Innenverhältnis und nicht das Außenverhältnis zum Geschädigten des Zweitunfalls.

7. Sorgfaltsanforderungen an einen Verkehrssicherungspflichtigen, hier: Hinweis auf hinter Kurve liegende Baustelle

OLG München (10. Zivilsenat), Endurteil vom 22.11.2019 - 10 U 4224/18; BeckRS 2019, 31033

(StVO § 35 Abs. 4, § 40 Abs. 6, § 43 Abs. 3; StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1; VVG § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1; BGB § 254 Abs. 1)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Fährt ein Motorradfahrer, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 61 % überschreitet, auf ein durch das Zeichen 616 (rechtzeitig) angekündigtes Reinigungsfahrzeug auf, ist ein Anspruch des Motorradfahrers ausgeschlossen, weil der Unfallschaden von ihm ganz überwiegend verursacht und verschuldet wurde, so dass der Verursachungsbeitrag des Reinigungsfahrzeugs vernachlässigt werden kann.

2. Es gibt keine starre Regel über die Abstände vor einer Baustelle, in denen Hinweisschilder aufzustellen sind; die Entfernung muss aber so bemessen werden, dass ein sich mit der erlaubten Geschwindigkeit nähernder Kraftfahrer sofort und angemessen auf sie reagieren kann, ohne in eine schwierige Lage zu geraten.

8. Haftung nach Pferdetrtritt beim Verladen auf Anhänger

LG Münster, Urteil vom 31.07.2019 - 4 O 534/16; BeckRS 2019, 22834

(StVG § 7 Abs. 1, § 8 Nr. 2; LBG NRW § 81 S. 1 Nr. 1; BGB § 254, § 833 S. 1)

Leitsätze der Redaktion:

1. Weiß eine erfahrene Reiterin, dass es bei dem erstmaligen Versuch, ein Pferd auf einen Anhänger zu verladen, zu erheblichen Problemen gekommen ist, und hält sie sich trotz dieser Warnsignale bei dem zweiten Verladeversuch in dem Gefahrenbereich einen Meter hinter oder seitlich hinter dem Pferd auf, dann hat sie in besonders eklatanter Weise trotz Erkennbarkeit der Gefährlichkeit ihres Aufenthaltsorts gegen die Obliegenheit zur Sicherung des eigenen Interesses gehandelt, mit der Folge, dass hierdurch die Haftung für die lediglich auf Seiten der Pferdehalterin in Betracht kommende Tiergefahr in vollem Umfang zurücktritt.

2. Wer beim Verladen eines Pferdes in einen (verbundenen) Fahrzeug-Anhänger hilft, ist bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs sowie bei dem Betrieb des Anhängers tätig, auch wenn die Gefahr nur von dem Ladegut, hier also dem Pferd (Pferdtritt), ausgeht. Eine Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG ist daher gemäß § 8 Nr. 2 StVG ausgeschlossen.

9. Haftung nach italienischem Recht für Verkehrsunfall

LG Hannover, Urteil vom 01.07.2019 - 18 O 49/17; BeckRS 2019, 36957

(Codice civile Art. 2054, 2059)

Nach italienischem Recht (Art. 2054 Abs. 2 codice civile) besteht bei einem Zusammenstoß von Fahrzeugen die gesetzliche Vermutung, dass jeder der Lenker in gleichem Ausmaß zur Verursachung des an den einzelnen Fahrzeugen entstandenen Schadens beigetragen hat. Eine Unfallnebenkostenpauschale ist nach italienischem Recht nicht zu leisten. Ein Anspruch auf Schmerzensgeld setzt nach italienischem Recht voraus, dass zugleich eine Straftat vorliegt. Es kann aber Ersatz des «biologischen Schadens» («danno biologico») verlangt werden, der in einer Veränderung des Gesundheitszustandes einer Person besteht. Anzusetzen ist dafür nach italienischem Recht für jeden Tag der Gesundheitsschädigung im Jahr 2016 ein Betrag von 46,10 Euro.

10. Haftungsquote bei Verkehrsunfall zwischen überholendem Motorradfahrer und Linksausscherer sowie fiktive Abrechnung bei Weiterverkauf

OLG Koblenz, Urteil vom 10.02.2020 - 12 U 1134/19 (LG Trier); BeckRS 2020, 1148

(StVO § 5 Abs. 3 Nr. 1, § 9; StVG § 17; BGB § 249 Abs. 1, Abs. 2 S. 1)

Amtliche Leitsätze:

1. Bildet sich auf einer Landstraße vor einer ampelregulierten Baustelle ein kolonnenartiger Rückstau und überholt - in einer Phase, in welcher kein Gegenverkehr naht - ein Motorrad mit mäßiger Geschwindigkeit (ca. 15 km/h) diese Kolonne, trifft den Motorradfahrer auch unter Berücksichtigung der von seinem Motorrad ausgehenden Betriebsgefahr keine Mithaftung, wenn aus der Kolonne ohne jegliche Vorankündigung ein Pkw nach links ausschert, um in einen dort befindlichen Wirtschaftsweg einzubiegen, und es hierdurch zu einer Kollision mit dem bereits auf (nahezu) gleicher Höhe befindlichen Motorrad kommt.

2. Die Voraussetzungen für eine Schadensabrechnung auf der Basis des gutachterlich ermittelten Reparaturaufwands (fiktive Abrechnung) sind nicht gegeben, wenn der Geschädigte eine die Weiternutzung ermöglichende Reparatur des Motorrads nicht vornimmt, sondern dieses im unreparierten Zustand weiterveräußert.

3. Möchte der Geschädigte aus dem Regulierungsverhalten (der Versicherung) des Schädigers rechtliche Konsequenzen dergestalt herleiten, dass er wegen einer Einschränkung seines Wahlrechts hinsichtlich der Form der Schadensbehebung und einer damit einhergehenden Verletzung seines Integritätsinteresses einen (weiteren) Schaden in Höhe der Differenz zwischen dem Schadensbetrag bei fiktiver Schadensberechnung auf Reparaturkostenbasis und demjenigen auf Basis des Wiederbeschaffungsaufwands geltend machen möchte, so muss er vorab seiner Warnungspflicht nachkommen und den Schädiger bzw. dessen Versicherung auf diese drohenden Folgen hinweisen.

11. Achtjähriges Kind kann für Schäden im Straßenverkehr haften

OLG Celle, Urteil vom 19.02.2020 - 14 U 69/19 (LG Hannover); BeckRS 2020, 1808

(BGB § 187 Abs. 1, § 249 Abs. 1, Abs. 2 S. 1, § 253, § 254 Abs. 1, § 276 Abs. 2, § 288 Abs. 1, § 291, § 823 Abs. 1, § 828 Abs. 3, § 1626 Abs. 2, § 1631 Abs. 1; GKG § 47 Abs. 1; GVG § 184; JGG § 3; JVEG § 5 Abs. 2 Nr. 2; Rom-II-VO Art. 4 Abs. 1, Abs. 2; ZPO § 3, § 92 Abs. 1, § 100 Abs. 1, § 256 Abs. 1, § 287 Abs. 1, § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, § 543, § 544 Abs. 2 Nr. 1, § 708 Nr. 10, § 711, § 713)

Amtlicher Leitsatz:

Einem altersgerecht entwickelten achtjährigem Kind, das bereits seit seinem fünften Lebensjahr im Straßenverkehr Fahrrad fährt, muss bewusst sein, dass eine länger andauernde Vorwärtsfahrt mit dem Fahrrad, während der Kopf rückwärtsgewandt und damit das Blickfeld vom Fahrweg abgewandt ist, gefahrenträchtig ist.

12. Haftungsabwägung bei Unfall eines Kfz mit einer Katze

LG Krefeld (3. Zivilkammer), Urteil vom 20.02.2020 – 3 S 8/19; BeckRS 2020, 2908

(StVG § 7, § 17; PflVG § 1; VVG § 115; BGB § 833)

Selbst in einem verkehrsberuhigten Bereich muss ein Idealfahrer vor der Abfahrt nicht kontrollieren, ob der Verkehrsraum hinter seinem Fahrzeug frei ist oder sich dort eine Katze aufhält. Dies gilt selbst dann, wenn dem Fahrer vor der Abfahrt mitgeteilt wird, dass sich irgendwo in der Umgebung eine Katze aufhält. Ein solcher Unfall mit einer Katze ist für den Fahrer des Kfz unabwendbar. Selbst bei einer Anwendbarkeit tritt jedenfalls die Betriebsgefahr zurück.

13. Linksabbieger darf sich nach dem Abbiegen Fahrstreifen aussuchen

KG, Urteil vom 18.11.2019 - 22 U 18/19 (LG Berlin), BeckRS 2019, 31739

(StVO § 1 Abs. 2, § 7 Abs. 5; BGB § 249, § 421, § 823 Abs. 1; StVG § 7, § 9, § 17, § 18; VVG § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, S. 4; EGZPO § 26 Nr. 8 S. 1)

Amtliche Leitsätze:

1. Der in dem einzigen zulässigen Linksabbiegerfahrstreifen Nachfolgende darf dem Voranfahrenden dessen Recht, zwischen mehreren markierten Fahrstreifen der Straße, in die abgebogen wird, zu wählen, nicht vorzeitig durch starkes Beschleunigen streitig machen, sondern hat abzuwarten, bis sich der Voranfahrende endgültig eingeordnet hat.

2. Das Wahlrecht des Voranfahrenden endet erst mit seiner endgültigen Einordnung in einen Fahrstreifen, d. h. i. d. R. frühestens 15 bis 20 m nach dem Beginn der Fahrstreifenmarkierungen.

14. Anforderungen an Segwayfahrer gegenüber Fußgängern auf kombiniertem Fuß- und Radweg

OLG Koblenz, Beschluss vom 16.4.2019 (12 U 692/18); DAR 2020, 36

(§ 41 StVO; § 7 Abs. 5 MobHV; § 823 Abs. 1 BGB)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Das Gesetz verpflichtet in § 7 Abs. 5 MobHV den Führer einer elektronischen Mobilitätshilfe, der sein Fahrzeug auf einem kombinierten Fuß- und Radweg bewegt, ausdrücklich zu einem Fahrverhalten, dass jede Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern ausschließt.

2. Da es sich bei elektronischen Mobilitätshilfen um Kfz handelt, finden auf den Segwayfahrer grundsätzlich die für Kraftfahrzeugführer geltenden Verhaltensanforderungen Anwendung.

3. Werden, wie im vorliegenden Fall, Mobilitätshilfen auf Verkehrsflächen außerhalb von Fahrbahnen zugelassen, so haben sich elektronische Mobilitätshilfen – gerade angesichts der hohen Differenzgeschwindigkeit zu den übrigen, die Verkehrsfläche nutzenden Verkehrsteilnehmern, wie hier den diese Fläche ebenfalls nutzenden Fußgängern – im Interesse der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses unterzuordnen (vgl. Bundesrat Drucksache 532/09, S. 8/9).

15. Auffahrunfall - Bewusstes Bilden eines Hindernisses führt zu Alleinhaftung

OLG Celle, Urteil vom 22.01.2020 - 14 U 173/19 (LG Stade); BeckRS 2020, 444

(StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1; VVG § 103, § 115 Abs. 1; BGB § 823; StPO § 170 Abs. 2; StGB § 315b Abs. 1 Nr. 2)

Amtliche Leitsätze:

1. Entfallen der Betriebsgefahr aus § 7 Abs. 1 StVG bei der bewussten Bildung eines Hindernisses auf der Fahrbahn.

2. Derjenige, der mit seinem Fahrzeug bewusst ein Hindernis auf der Fahrbahn bereitstellt, um einen Auffahrunfall zu provozieren, haftet allein (§ 17 Abs. 1 StVG).

16. Haftungsquote bei Unfall wegen Missachtung der doppelten Rückschaupflicht

OLG Brandenburg, Urteil vom 28.11.2019 - 12 U 115/17 (LG Potsdam); BeckRS 2019, 33834

(StVO § 5, § 9 Abs. 1; StVG § 7, § 17, § 18; ZPO § 533, § 543 Abs. 2)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Der Beweis des ersten Anscheins spricht grundsätzlich für eine schuldhafte Unfallverursachung durch den Linksabbieger durch das Außerachtlassen der in § 9 Abs. 1 StVO normierten Pflichten bei einer Kollision mit dem rückwärtigen Verkehr (Anschluss KG BeckRS 2005, 06467 u. a.)
2. Allein die Verringerung der Geschwindigkeit eines vorausfahrenden Fahrzeuges führt nicht zum Vorliegen einer unklaren Verkehrslage, wenn keine weiteren Umstände hinzutreten, die auf ein unmittelbar bevorstehendes Abbiegen des vorausfahrenden Fahrzeuges nach links hindeuten (Anschluss KG BeckRS 2010, 22692 u. a.).

17. Haftungsverteilung zwischen Linksabbieger und verkehrswidrig Überholendem

OLG München, Urteil vom 07.02.2020 - 10 U 3507/19 (LG München I); BeckRS 2020, 1586

(StVG §§ 7, 17, 18; StVO § 9 I 4, V)

Es ist nicht ungewöhnlich, dass Kraftfahrer bei einem Rückstau der geradeaus führenden Spuren bei gleichzeitig unbenutzter, vor der Kreuzung aufmachender Linksabbiegerspur auf der Gegenfahrbahn, meist unter Überfahren von durchgezogenen Linien oder sogar schraffierten Flächen, überholen. Daher ist es für einen Linksabbieger nach Auffassung des Oberlandesgerichts München auch nicht fernliegend, dass er in der Nähe der Abbiegerspur überholt werden könnte. Er könne deshalb von den in § 9 Abs. 1 Satz 4, Abs. 5 StVO normierten Verpflichtungen nicht vollständig entbunden werden. Kollidiere in einer solchen Konstellation ein grob verkehrswidrig überholendes Fahrzeug mit einem Linksabbieger, der die zweite Rückschau unterlassen hat, sei eine Haftung von 2/3 zu 1/3 zu Lasten des Überholers angemessen.

18. Haftungsverteilung zwischen Wartepflichtigem an Kreuzung und Vorfahrtsberechtigtem

OLG Dresden, Beschluss vom 10.02.2020 - 4 U 135/19; BeckRS 2020, 1750

(StVG §§ 7, 17, 18; StVO §§ 1 II, 8 I 2 Nr. 1)

Amtliche Leitsätze:

1. Der Wartepflichtige an einer Kreuzung, der in eine Vorfahrtsstraße einbiegen will, darf nur dann darauf vertrauen, dass der Vorfahrtsberechtigte seinerseits abbiegen will, wenn dieser blinkt und zusätzlich die Annäherungsgeschwindigkeit deutlich und erkennbar herabsetzt oder zweifelsfrei bereits mit dem Abbiegen bereits begonnen hat. Es reicht demgegenüber nicht aus, wenn der Vorfahrtsberechtigte sich dem Kreuzungsbereich mit einer geringeren als der dort zugelassenen Höchstgeschwindigkeit nähert, ohne diese jedoch weiter zu verlangsamen.
2. Eine Haftungsverteilung zu Lasten des Wartepflichtigen von 1/3 zu 2/3 ist gerechtfertigt, wenn der Vorfahrtsberechtigte vor dem Zusammenstoß zwar geblinkt, sich darüber hinaus aber nicht tatsächlich wahrnehmbar auf das Abbiegen vorbereitet hat.
3. Teilt das Gericht den Parteien mit, dass es beabsichtigt, ein Gutachten aus einem Straf- oder Ermittlungsverfahren zu verwerten, führt die rügelose Antragstellung dazu, dass ein Verstoß gegen den Grundsatz der Unmittelbarkeit der Beweisaufnahme in der Berufungsinstanz nicht mehr eingewandt werden kann.

19. Haftungsquote bei Unfall - Fahren auf linker Fahrbahn gegen Ausfahren aus Einmündung ohne Vorfahrt zu achten

OLG Hamm, Urteil vom 16.08.2019 - 7 U 3/19 (LG Paderborn); BeckRS 2019, 38488

(BGB § 2, § 106, § 828 Abs. 3; ZPO § 51 Abs. 1, § 52 Abs. 1, § 170, § 189, § 286; StVG § 7 Abs. 1, Abs. 3, § 17 Abs. 2, § 18 Abs. 1; VVG § 115 Abs. 1 S. 1, S. 4; StVO § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 1 S. 1, § 8 Abs. 1; FeV § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Einem beschränkt geschäftsfähigen Beklagten kann die Klage nur wirksam an den gesetzlichen Vertreter zugestellt werden, § 170 ZPO. Erhält dieser die Klageschrift, ist ein ursprünglicher Zustellungsmangel gem. § 189 ZPO geheilt.

2. Ein Idealfahrer würde in Annäherung an eine Straßeneinmündung, bei der für den einbiegenden Verkehr eine erhebliche Sichtbehinderung besteht, nicht in nahezu voller Breite die Gegenfahrbahn nutzen, sondern sich nach dem Vorbeifahren an dem ersten geparkten PKW zumindest so weit nach rechts orientiert haben, dass ein Zweiradfahrer genügend Platz zum Einbiegen gehabt hätte.

3. Die Sorgfaltsanforderungen im Straßenverkehr sind für einen minderjährigen Mofa-Fahrer nicht herabgesetzt.

20. Haftung eines landwirtschaftlichen Gespanns mit Überbreite aus Betriebsgefahr

OLG Celle, Urteil vom 04.03.2020 - 14 U 182/19 (LG Verden); BeckRS 2020, 2862

(StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1; StVO § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 1 S. 5)

Amtliche Leitsätze:

1. Bei Dunkelheit auf einer nur 4,95 m breiten Straße ohne Fahrbahnmarkierungen und nicht befestigtem Seitenstreifen sowie erkennbarem Gegenverkehr (landwirtschaftliches Gespann mit Überbreite) in einer leichten Rechtskurve ist gemäß § 3 Abs. 1 S. 5 StVO auf halbe Sicht zu fahren.

2. Wer ein landwirtschaftliches Gespann mit Überbreite auf einer schmalen Straße, die er befahren darf, so weit nach rechts steuert, wie es tatsächlich möglich ist, verstößt nicht gegen § 1 Abs. 2 StVO.

3. Kommt es im Begegnungsverkehr auf einer nur 4,95 m breiten Straße ohne Fahrbahnmarkierungen bei Dunkelheit zu einer Kollision zwischen einem landwirtschaftlichen Gespann mit Überbreite, das so weit nach rechts gesteuert wird, wie es tatsächlich möglich ist, mit einem Pkw, der die Fahrbahnmitte grundlos leicht überschreitet, so tritt die Haftung aus Betriebsgefahr für das landwirtschaftliche Gespann nicht zurück, sondern fließt mit 30 % in die Haftungsquote gemäß § 17 Abs. 1 StVG ein.

IV. Fragen der Schadenhöhe

1. Zur Zulässigkeit der fiktiven Schadensabrechnung im Deliktsrecht

OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 07.11.2019 - 22 U 16/19; BeckRS 2019, 31503

(BGB § 249, § 823; StVG § 7)

Amtliche Leitsätze:

1. Der Geschädigte ist berechtigt, gemäß der eindeutigen Regelung des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB statt der Herstellung des vorherigen Zustands den dazu erforderlichen Geldbetrag zu verlangen.

2. Die Rechtsprechung des BGH zum Werkvertragsrecht vom 22.2.2018- VII ZR 46/17- kann nicht auf das Deliktsrecht übertragen werden. Es besteht auch kein Anlass zu einer entsprechenden Rechtsfortbildung, da es mangels einer Austauschbeziehung nicht zu einer Überkompensation oder Äquivalenzstörung kommen kann.

2. Schmerzensgeld von 400.000 Euro für junges querschnittsgelähmtes Unfallopfer

LG Frankenthal, Urteil vom 10.01.2020 - 4 O 494/15; BeckRS 2020, 1906

(StVG §§ 7, 11 Satz 2, 17, 18; BGB § 253 II)

Bei einer unfallbedingten Querschnittslähmung ab dem 6. Brustwirbelkörper mit wiederkehrenden Harnwegsinfekten, operationsbedürftiger Dekubitusproblematik und einer psychischen Erkrankung (rezidivierende depressive Störung, Anpassungsstörung) mit Äußerung von Suizidgedanken als Folgen ist bei einem sehr jungen Geschädigten, der zum Zeitpunkt des Unfalls kurz vor Abschluss seiner Ausbildung zum Maler- und Lackierer stand, ein Schmerzensgeld von 400.000 Euro angemessen.

3. Schmerzensgeldhöhe bei Koma vor Todeseintritt

OLG München (10. Zivilsenat), Endurteil vom 06.12.2019 - 10 U 2848/19; BeckRS 2019, 31111

(BGB § 249 Abs. 1, Abs. 2 S. 1)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Für die Dauer eines Komas von 22 Monaten und anschließendem Versterben ohne Wiedererlangung des Bewusstseins nach einem zu einem Drittel mitverschuldeten Motorradunfall, ist ein Schmerzensgeld von 75.000,00 € angemessen.
2. Bei der Bemessung des Schmerzensgeldes bei einem Unfall mit tödlichem Ausgang ist auf die Dauer der Beeinträchtigung vor dem Tod abzustellen. Dabei wirkt es schmerzensgeldmindernd, wenn sich der Verletzte bis zu seinem Tod durchgehend in einem Zustand der Empfindungsunfähigkeit oder Bewusstlosigkeit befunden hat.
3. Für die Berechnung der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist der Gegenstandswert zugrunde zu legen, der der berechtigten Schadensersatzforderung entspricht

4. Schmerzensgeld von 40.000 Euro

LG Wiesbaden, Urteil vom 22.10.2019 - 9 O 218/18; BeckRS 2019, 35888

(StVG §§ 7, 11, 18; BGB § 253 II)

Redaktioneller Leitsatz:

Für eine schwere Knie- und Schulterverletzung (vordere und hintere Kreuzbandruptur, Bone bruise, Knorpel-Knochen-Kontusion medialer und lateraler Gelenkspalt sowie Trapezium- und Trapezoid-Fraktur rechts; dorsale Labrumläsion der linken Schulter) mit einer Genesungs- und Rekonvaleszenzzeit von mindestens einem Jahr einschließlich dreier Krankenhausaufenthalte, darunter eines solchen auf der Intensivstation, und zahlreicher Operationen sowie dauerhaft verbleibenden Instabilitäten des Knie- und des Schultergelenks ist bei einem Abiturienten, der aufgrund der Verletzungen seine Berufspläne ändern muss und erst verzögert die Ausbildung beginnen kann, ein Schmerzensgeld von 40.000 Euro angemessen.

5. Unfallersatztarif für Mietwagen nach Fraunhofer plus Aufschlag zu bestimmen

LG Hagen, Urteil vom 13.12.2019 - 7 S 55/19 (AG Schwerte); BeckRS 2019, 34795

(BGB § 249; ZPO § 287)

Redaktionelle Leitsätze:

1. Mietet der Geschädigte sein Ersatzfahrzeug mehrere Tage nach dem Unfall an, trifft ihn aufgrund des Wirtschaftlichkeitsgebots eine Obliegenheit, sich vor der Anmietung über konkrete Marktangebote vor Ort zu informieren.
2. Verletzt der Geschädigte diese Obliegenheit, muss zur Schadensermittlung auf die objektive Marktlage zugegriffen werden.
3. Mietwagenkosten können auch nicht nach den Grundsätzen über die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung bestimmt werden.
4. Der Schwacke Mietpreisspiegel ist eine offene Erhebung von Angebotspreisen. Den befragten Autovermietungen ist bei Einreichung der Preislisten bewusst, dass diese zur Grundlage einer Marktuntersuchung über Mietwagenpreise herangezogen werden. Dies ist ein maßgeblicher Kritikpunkt gegen die Heranziehung der Schwacke-Liste. Schwacke hat diese Kritik nicht zum Anlass genommen, die Angebotserhebungen anonym auszugestalten.
5. Methodisch vorzugswürdig ist die Erhebung des Fraunhofer-Instituts, die anonym per Telefon und Internet erfolgt ist. Die Aufteilung in zweistatt dreistellige Postleitzahlenregionen ist in größeren Ballungsräumen ein zu vernachlässigender Gesichtspunkt. Dass die Daten in erheblichem Umfang im Internet erhoben wurden, spielt in der heutigen Zeit keine Rolle mehr. Das Internet ist in der Lebenswirklichkeit der Menschen kein schwer zugänglicher Sondermarkt.
6. Die von anderen Gerichten verfolgte Schätzmethode des arithmetischen Mittels zwischen Schwacke und Fraunhofer („Fracke“) ist aufgrund der Mängel der Schwacke-Erhebung für eine Schätzung im Rahmen von § 287 ZPO nicht geeignet. Der mit dieser Rechtsprechung verbundene Wunsch nach einer Vereinheitlichung der ober- und untergerichtlichen Rechtsprechung muss zurückstehen.
7. Ein Normaltarif, der auf Grundlage des arithmetischen Mittels der Listen von Schwacke und Fraunhofer berechnet wird, ist überteuert und entspricht nicht den Verhältnissen des örtlichen Mietmarkts.
8. Auf den nach Fraunhofer ermittelten Normaltarif ist ein Aufschlag von 20 % für spezifische unfallbedingte Kosten und Risikofaktoren als Annäherung an einen Unfallersatztarif vorzunehmen.

6. «Fracke» bestimmt Normaltarif für Mietwagenkosten

LG Frankfurt a. M., Urteil vom 23.01.2020 - 2-01 S 57/19 (AG Frankfurt a. M.); BeckRS 2020, 1789

(StVG § 7; BGB § 249 Abs. 2 S. 1, § 398; VVG § 115)

Redaktioneller Leitsatz:

Der Normaltarif für Mietwagenkosten ist anhand des arithmetischen Mittels aus der Summe der Mietpreise der Schwacke-Liste und des Fraunhofer Mietspiegels («Fracke») zu schätzen. Kosten für Winterreifen, einen Zweitfahrer, Zustellung und Abholung sowie für einen Vollkaskoschutz sind zu ersetzen und nach der Schwacke-Liste zu ermitteln.

7. Abrechenbarkeit von Reparaturkosten eines vor Ablauf der 6-Monatsfrist gepfändeten und versteigerten reparierten Fahrzeugs

OLG Düsseldorf, Urteil vom 17.12.2019 - I-1 U 162/18 (LG Duisburg); BeckRS 2019, 38074

(BGB § 249, § 251, § 398; StVG § 7 Abs. 1; VVG § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1; ZPO § 97 Abs. 1, § 543, § 544, § 708 Nr. 10, § 713)

Eine Abrechnung von Reparaturkosten aus einem Unfall bis zur 130 %- Grenze kommt auch dann in Betracht, wenn das reparierte Fahrzeug vor Ablauf der 6-Monatsfrist gepfändet und versteigert wird. Denn für das erforderliche Integritätsinteresse ist nach einem Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf maßgeblich, ob es bei Erteilung des Reparaturauftrages bestand, ob also der Geschädigte zu diesem Zeitpunkt den Willen besaß, sein Fahrzeug weiterhin zu nutzen.

8. Nachweis der fachgerechten Reparatur eines Vorschadens im aktuellen Schadensbereich

OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 12.12.2019 - 22 U 190/18 (LG Darmstadt); BeckRS 2019, 37931

(BGB § 249; ZPO § 287)

Amtliche Leitsätze:

1. Hat ein Fahrzeug einen Vorschaden im aktuellen Schadensbereich erlitten, muss der Geschädigte darlegen und beweisen, dass der Schaden fachgerecht repariert worden ist.

2. Angesichts der Rechtsprechung des BGH zum Beweis-antritt muss es allerdings ausreichen, wenn der Geschädigte ein detailliertes Schadensgutachten vorlegt und behauptet, dass die Reparatur entsprechend den dortigen Vorgaben erfolgt ist, damit das Gericht eine Beweis-aufnahme durchzuführen hat.

3. Kann der Geschädigte Ersatzteilrechnungen nicht vorlegen, ist ihm der entsprechende Beweis durch Zeugen-vernehmung nicht abgeschnitten.

Redaktioneller Leitsatz:

Weist ein unfallbeschädigtes Fahrzeug Vorschäden auf, ist nur der technische und rechnerisch abgrenzbare Zweitschaden erstattungsfähig. Hierbei ist es nicht Sache des Gerichts, diesen technisch und rechnerisch abgrenzbaren Teil des Zweitschadens von Amts wegen zu ermitteln. Vielmehr kann im Fall von Vorschäden der Geschädigte mit dem späteren Schadenereignis compatible Schäden nur dann ersetzt verlangen, wenn mit überwiegender Wahrscheinlichkeit gem. § 287 ZPO auszuschließen ist, dass sie bereits im Rahmen eines Vorschadens entstanden sind, also Schäden gleicher Art und gleichen Umfangs noch vorhanden waren. Insoweit muss der Geschädigte den Umfang des Vorschadens und dessen Reparatur belegen, da sich der Ersatzanspruch lediglich auf den Ersatz derjenigen Kosten erstreckt, die zur Wiederherstellung des vorbestehenden Zustandes erforderlich sind (Anschluss an KG BeckRS 2015, 15359; OLG Düsseldorf BeckRS 2016, 3209).

V. Aufsätze**Rebler, NZV 2020, 137**

Der abgesenkte Bordstein

Figgner, Quaisser, NJW-Spezial, Heft 1, 2020, 9

Einsicht ins Vorerkrankungsregister nach Unfallgeschehen

Koch, NJW 2020, 183

Opferschutzlücke bei E-Scooter- und E-Bike-Unfällen?

Greger, NZV 2020, 4

Die fiktive Schadensabrechnung zwischen Dispositionsfreiheit und Überkompensation- Zum Arbeitskreis II des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstags

Syrbe, SVR 2020, 5

Abschied vom fiktiven Schadensersatz?- Handhabung in der Praxis – Besteht gesetzlicher Änderungsbedarf?

Koel, SVR 2020, 12

Erste Praxiserfahrungen mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung

Bork, Enderle, Gutseel, Hegers, Neufeld, Peleschkei, Thomas, Schlicht, Seifert, r+s 2020, 1

Aktuelle Rechtsprechung zur Kaskoversicherung (Teil 2)

Bauer-Gerland, VersR 2020, 146

Anmerkungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr

Figgner, Quaisser, NJW-Spezial, Heft 3, 73

Die Ermittlung des Verdienstaufschadens

Rebler, NJW 2020, 435

Zur Mithaftung des Vorfahrtsberechtigten bei irreführender Benutzung des Blinkers

Liborius, NJW-Spezial 2020, 9

Einsicht ins Vorerkrankungsregister nach Unfallgeschehen

Marburger, NZV 2020, 126

Schadensersatzansprüche nach § 116 SGB X- Kausalität zwischen Leistungsgrund und Schadensfall als bedeutsame Anspruchsvoraussetzung

Figgner, Quaisser, NJW-Spezial, Heft 5, 137

Handlungserfordernisse in kritischen Verkehrssituationen