

49 §§ 253, 823 Abs. 1 BGB; §§ 7 Abs. 1, 11 Satz 2, 18 Abs. 1 StVG

Die Rechtsprechung zu Schmerzensgeldansprüchen in Fällen psychisch vermittelter Gesundheitsbeeinträchtigungen mit Krankheitswert bei der Verletzung oder Tötung von Angehörigen oder sonst nahestehenden Personen (sog. Schockschäden) ist nicht auf Fälle psychischer Gesundheitsbeeinträchtigungen im Zusammenhang mit der Verletzung oder Tötung von Tieren zu erstrecken.

BGH, Urt. v. 20.3.2012, VI ZR 114/11

Aus den Gründen:

I. Die Kl. verlangt materiellen Schadensersatz und Schmerzensgeld im Zusammenhang mit der tödlichen Verletzung eines Hundes bei einem Verkehrsunfall.

Am 24.10.2008 spazierte die Kl. mit einer 14 Monate alten Labradorhündin auf einem Feldweg. Die Hündin war nicht angeleint. Der Bekl., der mit einem Traktor von einer angrenzenden Straße in den Feldweg einfuhr, überrollte die Hündin, die dadurch so schwere Verletzungen erlitt, dass sie von einem Tierarzt eingeschläfert werden musste.

Die Kl. macht materiellen Schadensersatz wegen entstandener Tierarztkosten, Kosten für die Anschaffung eines Labrador-Welpens und außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten sowie einen Schmerzensgeldanspruch geltend mit der Begründung, sie habe durch das Erlebnis einen Schockschaden mit schweren Anpassungsstörungen und einer schweren depressiven Episode erlitten. Es sei zu einer pathologischen Dauerrreaktion gekommen, welche medikamentös habe behandelt werden müssen und die Durchführung einer Langzeitbehandlung erfordere. Der Zustand habe über einen Zeitraum von mindestens vier Monaten angehalten und sei bis heute nicht ausgestanden.

Das LG hat der Klage hinsichtlich der materiellen Schäden stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen. Auf die Berufung des Bekl. hat das OLG der Klage hinsichtlich der materiellen Schäden nur in Höhe von 50 % stattgegeben und den Bekl. verurteilt, an die Kl. 388 € nebst Zinsen zu zahlen sowie sie von außergerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten i.H.v. 83,54 € freizustellen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Kl. ihr Klagebegehren weiter.

II. Das Berufungsurteil hält revisionsrechtlicher Überprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht hat im Ergebnis mit Recht einen auf Schmerzensgeld gerichteten Schadensersatzanspruch der Kl. aus dem Gesichtspunkt eines – durch den Tod des Tieres psychisch vermittelten – sogenannten Schockschadens verneint.

a) Ein solcher Schadensersatzanspruch aus § 7 Abs. 1, § 11 Satz 2, § 18 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1, § 253 BGB wäre zwar, obwohl die Kl. einen Gesundheitsschaden nur mittelbar als (psychische) Folge des tödlichen (Verkehrs-)Unfalls ihrer Hündin erlitten haben will, ein eigener Schadensersatzanspruch wegen der Verletzung eines eigenen Rechtsguts (vgl. Senatsurt. v. 11.5.1971 VI ZR 78/70, BGHZ 56, 163, 168; v. 13.1.1976 – VI ZR 58/74, VersR 1976, 539, 540 und v. 6.2.2007 – VI ZR 55/06, VersR 2007, 803 Rdnr. 10). Nach stnd. Rspr. des erkennenden Senats genügt jedoch nicht jede psychisch vermittelte Beeinträchtigung der körperlichen Befindlichkeit, um einen Schadensersatzanspruch eines dadurch nur „mittelbar“ Geschädigten im Falle der Tötung oder schweren Verletzung eines Dritten auszulösen. Dies widerspräche der Intention des Gesetzgebers, die Deliktshaftung gerade in § 823 Abs. 1 BGB sowohl nach den Schutzgütern als auch den durch sie gesetzten Verhaltenspflichten auf klar umrissene Tatbestände zu beschränken (vgl. Senatsurt.

v. 11.5.1971 – VI ZR 78/70 und v. 4.4.1989 – VI ZR 97/88, VersR 1989, 853, 854). Deshalb setzt die Zurechnung psychischer Beeinträchtigungen wie Trauer und Schmerz nicht nur eine – hier zugunsten der Kl. revisionsrechtlich zu unterstellende pathologisch fassbare – Gesundheitsbeschädigung voraus, sondern auch eine besondere personale Beziehung des solcherart „mittelbar“ Geschädigten zu einem schwer verletzten oder getöteten Menschen (vgl. Senatsurt. v. 11.5.1971 – VI ZR 78/70 und v. 6.2.2007 – VI ZR 55/06). Bei derartigen Schadensfällen dient die enge personale Verbundenheit dazu, den Kreis derer zu beschreiben, die den Integritätsverlust des Opfers als Beeinträchtigung der eigenen Integrität und nicht als „normales“ Lebensrisiko der Teilnahme an den Ereignissen der Umwelt empfinden (vgl. Senatsurt. v. 14.6.2005 – VI ZR 179/04, BGHZ 163, 209, 220 f.).

b) Aus den vorgenannten, die Schadensersatzpflicht bei Schockschäden eng umgrenzenden Grundsätzen ergibt sich bereits, dass eine von der Revision geforderte Ausdehnung dieser Rspr. auf psychisch vermittelte Gesundheitsbeeinträchtigungen bei der Verletzung oder Tötung von Tieren nicht in Betracht kommt (so auch zutreffend LG Bad Kreuznach, Jagdrechtliche Entscheidungen Bd. XIV, XI Nr. 128; MünchKommBGB/Oetker, 5. Aufl., § 251 Rdnr. 55). Dem entspricht es, dass der Gesetzgeber keinen Anlass für einen besonderen Schmerzensgeldanspruch des Tierhalters gesehen hat; die Verletzung oder Tötung von Tieren sollte den von der Rspr. anerkannten Fällen von Schockschäden mit Krankheitswert bei der Verletzung oder Tötung von Angehörigen oder sonst dem Betroffenen nahestehenden Menschen nicht gleichgestellt werden (vgl. BT-Drs. 11/7369, S. 7).

Derartige Beeinträchtigungen bei der Verletzung oder Tötung von Tieren, mögen sie auch als schwerwiegend empfunden werden und menschlich noch so verständlich erscheinen, gehören zum allgemeinen Lebensrisiko und vermögen damit Schmerzensgeldansprüche nicht zu begründen.

2. Die Revision beanstandet schließlich ohne Erfolg die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsbeiträge im Zusammenhang mit den geltend gemachten materiellen Schadensersatzansprüchen der Kl. Die Entscheidung über eine Haftungsverteilung im Rahmen des § 254 BGB oder des § 17 StVG ist grundsätzlich Sache des Tatrichters und im Revisionsverfahren nur darauf zu überprüfen, ob der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zugrunde gelegt hat. Einer Überprüfung nach diesen Grundsätzen hält das Berufungsurteil stand (wird ausgeführt).

50 § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 (Zeichen 253) StVO

Die Verhältnismäßigkeit eines auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestützten Durchfahrverbots kann nicht allein anhand des abstrakten Verhältnisses des Mautausweichverkehrs zu dem sonstigen von der Sperrung betroffenen Durchgangsverkehr beurteilt werden. Eine sachgerechte Bewertung setzt auch voraus, dass die wirtschaftlichen Nachteile der vom Durchfahrverbot betroffenen Unternehmen der sich durch den Mautfluchtverkehr ergebenden Zusatzbelastung für die Anwohner gegenübergestellt werden. Dabei ist eine bestehende Lärmvorbelastung ebenso zu berücksichtigen wie das Ausmaß der durch das Durchfahrverbot zu erwartenden Verbesserung der Immissionssituation.

BVerwG, Urt. v. 15.12.2011, 3 C 40.10

Aus den Gründen:

I. Die klagenden Speditions- und Logistikunternehmen wenden sich dagegen, dass der Bekl. auf einem bei R gelegenen Abschnitt der Bundesstraße 8 (B 8) zur Unterbindung von Mautausweichverkehr die Durchfahrt mit schweren Nutzfahrzeugen verboten hat.

Mit zwei verkehrsrechtlichen Anordnungen vom 27.4.2007 sperrte das Landratsamt, gestützt auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, die B 8 ab der Anschlussstelle R bis M, Ortsteil S, für den Durchgangsverkehr von Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen. Die Sperrung erfolge aus Gründen der Ordnung des Verkehrs und zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Eine Verkehrszählung und -befragung im November 2006 habe zusätzlichen mautfluchtbedingten Schwerlastverkehr im Umfang von 200 Lkw pro Werktag ergeben. Die damit verbundene Verschlechterung der Lärmsituation sei der Wohnbevölkerung nicht länger zumutbar. Die Gesichtspunkte der Ordnung des Verkehrs und des Lärmschutzes überwiegen das Interesse der Transportunternehmen am Befahren der B 8 zur Vermeidung von Autobahnmaut. Die entsprechenden Verkehrszeichen (Zeichen 253 mit Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“) wurden am 7.8.2007 aufgestellt.

Das VG hat die verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgehoben. Erhebliche mautfluchtbedingte Veränderungen i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO seien nicht dargetan. Die Berufung des Bekl. hat das BayVGH zurückgewiesen.

II. Die Revision des Bekl. ist begründet.

Gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, der nach dem Beginn der Erhebung von Autobahnmaut zum 1.1.2005 mit der 15. VO zur Änderung der StVO v. 22.12.2005 (BGBl I S. 3714) in die Norm eingefügt wurde, dürfen abweichend von Satz 2 zum Zwecke des Abs. 1 Satz 1 – aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – oder des Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 – zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen – Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.

1. Ausgehend von den das Revisionsgericht bindenden tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts (§ 137 Abs. 2 VwGO) gab es in dem von der Sperrung betroffenen Abschnitt der B 8 erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse wegen der durch den Mautausweichverkehr hervorgerufenen erhöhten Verkehrslärmbelastung.

a) In der Rspr. des BVerwG ist geklärt, dass, soweit es um den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm i.S.v. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO geht, Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine Lärmzunahme „erheblich“ ist, der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – vom 12.6.1990 (BGBl I S. 1036) entnommen werden können. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV ist eine Lärmzunahme „wesentlich“, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Danach ist das Berufungsgericht auf der Grundlage der Lärmwerte, die es dem vom Bekl. in Auftrag gegebenen Verkehrslärmgutachten und einer Isophonenkarte entnommen hat, zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass der Mautausweichverkehr hier zu erheblichen Auswirkungen i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auf die Lärmbelastung der Anwohner geführt hat (wird ausgeführt)

b) Daraus, dass diese Regelung die Straßenverkehrsbehörde zu Beschränkungen oder Verboten des fließenden Verkehrs nur ermächtigt, „soweit dadurch erhebliche Auswirkungen durch Mautausweichverkehr veränderter Verkehrsverhältnisse beseitigt oder abgemildert werden können“, ergibt sich auf der Ebene der tatbestandlichen Voraussetzungen keine Beschränkung dahingehend, dass ein Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO immer schon dann ausscheidet, wenn von einem Durchfahrverbot noch anderer als nur Mautausweichverkehr betroffen ist. Wie der erkennende Senat (BVerwG, Urt. v. 13.3.2008, 3 C 18.07 = VerKMitt 2008 Nr. 68)

ausgeführt hat, ist die Behörde nicht darauf beschränkt, lediglich den mautfluchtbedingten Verkehr herauszufiltern, da sie derart selektive Maßnahmen praktisch nicht treffen könnte. Sie darf derartige Maßnahmen daher auch dann treffen, wenn diese im Ergebnis über eine bloße Mautfluchtbekämpfung hinausgehen, sie hat sie aber nach Möglichkeit auf die Mautfluchtbekämpfung zu beschränken. Der mit dem Wort „soweit“ eingeleitete Halbsatz des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eröffnet also schon dann eine Ermessensentscheidung, wenn durch ein Durchfahrverbot die Auswirkungen des Mautausweichverkehrs auf die in § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO genannten Schutzgüter beseitigt oder abgemildert werden können. Bei anderer Auslegung wären Maßnahmen auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO faktisch unmöglich; die vom Verordnungsgeber mit der Einfügung dieser Regelung beabsichtigte Absenkung der Eingriffsschwelle würde verfehlt.

Allein der Umstand, dass mit einem auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestützten Durchfahrverbot Mautfluchtverkehr verringert oder vollständig ausgeschlossen werden kann, führt wegen der spezifischen Zielrichtung der Regelung und ihrer zweigliedrigen Normstruktur freilich noch nicht zur Rechtmäßigkeit der Maßnahme. Die Regelung soll ausweislich der Begründung der Änderungsverordnung ermöglichen, den überörtlichen Durchgangsverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen aus Gründen der Ordnung des Verkehrs – insbesondere auch zum Schutz der Wohnbevölkerung an Ortsdurchfahrten – und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und des Verkehrsverhaltens im nachgeordneten Straßennetz – zumindest an herausragenden Stellen – zur Vermeidung von Autobahnmaut nicht ausweichen zu lassen und wenn nötig wieder auf die Autobahn zu leiten (vgl. BRDrucks 824/05 S. 4 f.). Es handelt sich – zusammenfassend ausgedrückt – um eine Ermächtigungsgrundlage speziell zur Unterbindung von Mautflucht. Daraus ergibt sich, wie im Urt. v. 13.3.2008 (VerKMitt 2008 Nr. 68) ausgeführt, im Gegenschluss, dass der sonstige Verkehr nach Möglichkeit unberührt bleiben soll. Je nach den Umständen des Einzelfalls ist das allein damit, dass die Verordnung selbst schon bei einem Durchfahrverbot die Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ vorsieht und damit eine Beschränkung des Adressatenkreises erreicht, noch nicht in ausreichendem Umfang gewährleistet. Vielmehr hat die Straßenverkehrsbehörde, die von dieser Ermächtigung Gebrauch machen will, zu prüfen, ob weitere Beschränkungen möglich sind und ob, falls das aus tatsächlichen Gründen ausscheidet, gleichwohl ein Durchfahrverbot erlassen werden darf. Das setzt wie auch sonst bei Fragen des Lärmschutzes (vgl. etwa Beschl. v. 19.2.1992 – BVerwG 4 NB 11.91 – Buchholz 310 § 47 VwGO Nr. 63 Rdnr. 13 ff. m. w. N.) voraus, dass in einer Gesamtschau den konkreten Gegebenheiten des jeweiligen Einzelfalls umfassend Rechnung getragen wird. Ob die Behörde bei ihrer Entscheidung die Mitbetroffenheit sonstigen Verkehrs in der gebotenen Weise berücksichtigt hat, ist Teil der Prüfung, ob sie ihr Ermessen fehlerfrei, insbesondere unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ausgeübt hat.

c) Von dieser systematischen Einordnung ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. Der Einwand des Bekl., es habe die Frage, inwieweit das verhängte Durchfahrverbot über den tatsächlichen Mautausweichverkehr hinausgeht, der Erfüllung der tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zugeordnet, ist unzutreffend. Der VGH geht im Hinblick auf die festgestellten Lärmpegel ausdrücklich davon aus, dass die (tatbestandlichen) Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegen.

2. Auf der Rechtsfolgenseite hat das Berufungsgericht einen Ermessensfehler des Bekl. wegen eines Verstoßes gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz angenommen, den es vorrangig darauf gestützt hat, dass der tatsächliche Mautausweichverkehr nur ein Drittel der insgesamt von der Sperrung betroffenen Lkw ausmache. Mit diesen Erwägungen verletzt das Berufungsurteil Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO); der vom VGH angenommene Verstoß des Bekl. gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz liegt nicht vor.

a) Die Berücksichtigung des Verhältnisses von tatsächlichem Mautausweichverkehr und sonstigem mitbetroffenem Durchgangsverkehr erübrigt sich hier nicht deshalb, weil – wie der Bekl. geltend macht – die dazu im Verkehrsgutachten aufgeführten Erkenntnisse „überobligationsgemäß“ ermittelt worden seien. Zwar wird in der Begründung der Änderungsverordnung der

Vorteil der Eingriffsbefugnis, die der Straßenverkehrsbehörde mit § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eröffnet wird, insbesondere in dem geringeren Verwaltungsaufwand gesehen, der mit einer solchen Anordnung im Vergleich zu den sonst in Betracht zu ziehenden Befugnisnormen der StVO verbunden ist; so würden keine Lärmberechnung und keine Abgasmessung vorausgesetzt. Gleichwohl sieht es auch der Verordnungsgeber als selbstverständlich an, dass vorher auf der Ausweichstrecke insbesondere die Verkehrsbelastung und die Verkehrsstrukturen erhoben werden und auf dieser Grundlage die Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Anlieger abgeschätzt, der Verkehrsablauf und das Verkehrsverhalten betrachtet sowie die wirtschaftlichen Belange abgeklärt werden (BRDrucks 824/05 S. 8). Es liegt angesichts der § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zugrunde liegenden Zielrichtung auf der Hand, dass zu den danach abzuklärenden Verkehrsstrukturen und wirtschaftlichen Belangen auch die Auswirkungen eines Durchfahrverbotes auf den Verkehr mit schweren Nutzfahrzeugen zählen, der auf dieser Strecke bereits vor der Einführung der Autobahnmaut stattgefunden hat, und der deshalb nicht dem Mautausweichverkehr zuzurechnen ist. Selbst wenn diese Zahlen nicht immer im Wege eines Verkehrsgutachtens auf der Grundlage einer Verkehrszählung und -befragung erhoben werden müssen, so darf die Straßenverkehrsbehörde bei der Ermessensausübung die so gewonnenen Erkenntnisse nicht einfach ausklammern. Gibt sie ein solches Gutachten in Auftrag, um ihre Entscheidung abzusichern, müssen im Gegenzug – die dadurch gewonnenen Erkenntnisse auch umfassend berücksichtigt werden. Ebenso wenig trifft der Einwand des Bekl. zu, der Berücksichtigung des genannten Verhältnisses stehe entgegen, dass der Tatbestand des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO keine feste Mindestrelation des tatsächlichen Mautausweichverkehrs nenne; denn die tatbestandlichen Voraussetzungen, welche die Ausübung des Ermessens eröffnen, beschreiben die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigenden Umstände keineswegs abschließend.

b) Das Berufungsgericht misst allerdings dem abstrakten Verhältnis von Mautausweichverkehr und sonstigem mitbetroffenen Durchgangsverkehr ein zu hohes Gewicht bei. Dieses Verhältnis erlangt Aussagekraft stets nur unter Berücksichtigung der sonstigen Umstände, die nach dem Zweck der Ermächtigung im konkreten Fall von Bedeutung sind. In die Bewertung der Angemessenheit eines Durchfahrverbotes einzustellen sind daher auch das Ausmaß der wirtschaftlichen Belastung der vom Durchfahrverbot betroffenen Unternehmen einerseits und die sich durch die Mautflucht gegenüber der Vorbelastung ergebende Zusatzbelastung für die Anwohner sowie die durch ein Durchfahrverbot erzielbare Verbesserung der Immissionssituation andererseits.

Nach den Zahlen des Verkehrsgutachtens, von denen alle Beteiligten ausgehen, sind die Anwohner der gesperrten Strecke zusätzlichem mautfluchtbedingtem Schwerverkehr im Umfang von rund 200 schweren Nutzfahrzeugen werktätlich ausgesetzt; darin liegt bei einem werktätlichen Gesamtgewicht von 2.352 Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen und mehr eine Zunahme des Schwerlastverkehrs um 9,41 %. Dadurch dürfte sich der Bekl. im Hinblick auf die bereits bestehende hohe Vorbelastung veranlasst sehen, zum Schutz der Wohnbevölkerung einzuschreiten und die von ihm gesehenen und in die Abwägung eingestellten wirtschaftlichen Belange der Fuhrunternehmen hintanzustellen. Er verweist zu Recht darauf, dass der Mautausweichverkehr die Lärmsituation an der Ausweichstrecke, die nach den dort festgestellten Lärmpegeln bereits bisher an sich unzumutbar gewesen sei, ohne den Erlass des Durchfahrverbots noch weiter verschärft und verfestigt habe. Dabei hat er berücksichtigt, dass vom Durchfahrverbot auch Schwerlastverkehr betroffen wird, der die in Rede stehende Strecke schon bisher genutzt hat. Doch trifft zum einen der Einwand der Kl. nicht zu, es handle sich insoweit um unbeteiligte Dritte, die schon deshalb völlig zu Unrecht unter das Durchfahrverbot fielen. Denn auch dieser Verkehr hat dazu beigetragen, dass es auf der nun zusätzlich von Mautflüchtigen genutzten Strecke zu der dort festzustellenden massiven Vorbelastung durch Verkehrslärm gekommen ist, die wiederum dazu führt, dass auch bei einer unter 3 dB(A) liegenden Steigerung des Beurteilungspegels von einer i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erheblichen Zusatzbelastung für die Wohnbevölkerung auszugehen ist. Zum anderen trifft auch

die Erwägung des Bekl. zu, dass die aus dem Durchfahrverbot resultierende Belastung der Fuhrunternehmen der Konkretisierung bedarf, wenn sie mit dem ihr zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden soll. Im vorliegenden Fall ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts davon auszugehen, dass die Autobahnstrecke zwar etwas länger ist, dass das aber zumindest zum Teil wieder durch die dort erlaubte höhere Geschwindigkeit und die damit einhergehende Fahrweise kompensiert werden kann. Auf der anderen Seite führt das Durchfahrverbot nach den Erkenntnissen des Verkehrsgutachtens zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs um werktätlich rund 660 schwere Nutzfahrzeuge und damit – wie noch im Einzelnen auszuführen sein wird – zu einer erheblichen Verringerung der Verkehrslärmbelastung.

Der finanziellen Belastung des Transportgewerbes in Höhe von rund 705.000 € pro Jahr, die wegen des streitigen Durchfahrverbots zusätzlich an Autobahnmaut zu zahlen sind, musste der Bekl. kein Gewicht beimessen, das die Anordnung des Durchfahrverbots hindert. Der Bekl. stellt zu Recht darauf ab, dass die Maut grundsätzlich jedes Transportunternehmen trifft, das die betreffende Strecke zum Durchgangsverkehr nutzt, und sich deshalb aus der Zahlung von Autobahnmaut jedenfalls keine Wettbewerbsnachteile einzelner Unternehmen ergeben.

Der Einwand des Berufungsgerichts, dass durch die Sperrung nur sehr geringe Verbesserungen der Lärmsituation von maximal 1 dB(A) an einzelnen Anwesen erzielbar seien, erweist sich ebenfalls als nicht tragfähig. Das vom Bekl. angeordnete Durchfahrverbot hindert allein in Fahrtrichtung R etwa 330 Lkw pro Werktag am Befahren der Strecke. Das bedeutet gemessen an den etwa 1.170 Lkw mit einem Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen, die dort in Fahrtrichtung R werktätlich unterwegs sind, eine Reduzierung des Schwerverkehrs um rund 28 %. Selbst wenn der Beurteilungspegel dadurch höchstens um 1 dB(A) gesenkt wird, bedeutet das keine nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner, soweit es um die Bewertung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme geht. Nachdem nach den Gesetzen der Lärmphysik erst eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens zu einer Steigerung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) führt und umgekehrt eine Senkung um 3 dB(A) eine Halbierung des Verkehrsaufkommens voraussetzt (vgl. dazu die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm <Lärmschutz-Richtlinien-StV> vom 23.11.2007, VkB1 2007, 767 ff. <770>), kann nicht erst bei einer Verringerung um 3 dB(A) ein im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung relevanter Entlastungseffekt angenommen werden. Eine Halbierung des Verkehrsaufkommens an schweren Nutzfahrzeugen wird durch ein auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestütztes und durch das Verkehrszeichen 253 mit den Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ umgesetztes Durchfahrverbot kaum zu erzielen sein, insbesondere dann nicht, wenn – wie hier – der sog. regionale Wirtschaftsverkehr, der von einem solchen Durchfahrverbot von vornherein nicht erfasst wird, einen hohen Anteil am Verkehrsaufkommen hat. Vielmehr gelten, was die mit einem Durchfahrverbot erzielbare Verbesserung der Lärmbelastung betrifft, unter geänderten Vorzeichen dieselben Erwägungen, die den Senat dazu veranlasst haben, bei einer hohen Vorbelastung auch in einer unter 3 dB(A) liegenden Erhöhung des Beurteilungspegels eine erhebliche Veränderung i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu sehen. Dabei muss entgegen der Auffassung der Kl. die durch ein Durchfahrverbot zu erzielende Lärmreduzierung auch nicht aufgeteilt werden in den Teil, der auf den Ausschluss des tatsächlichen Mautausweichverkehrs zurückgeht, und in den Teil, der auf den mitbetroffenen Verkehr entfällt. Vielmehr handelt sich um eine einheitliche Maßnahme, die wegen fehlender Trennbarkeit auch nicht mautfluchtbedingten Verkehr erfasst, so dass auch ihre Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastung im Ganzen zu berücksichtigen sind.

c) Schließlich lässt das Berufungsgericht bei seiner Bewertung unberücksichtigt, dass den Belangen von Unternehmen, die in besonderer Weise durch ein Durchfahrverbot nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO getroffen werden, in geeigneten Fällen durch die Gewährung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO Rechnung getragen werden kann; danach können die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen u. a. von den Ver-

boten oder Beschränkungen gewähren, die durch Vorschriftzeichen erlassen sind. Dabei kann freilich nicht jede Zusatzbelastung durch ein auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestütztes Durchfahrverbot als ein hinreichender Grund für die Gewährung einer solchen Ausnahme angesehen werden, soll die mit einem Durchfahrverbot nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO beabsichtigte Entlastungswirkung nicht wieder weitgehend aufgehoben werden. Das würde zugleich die Eignung dieses Mittels zur Belastungsminimierung in Frage stellen.

51 § 43 VVG

1. Hat der Leasingnehmer für das geleaste Fahrzeug eine Kraftfahrzeugvollkaskoversicherung abgeschlossen, kommt es bei einem Totalschaden des Fahrzeugs für die Frage der Erstattungsfähigkeit der Mehrwertsteuer allein auf die Verhältnisse des Leasinggebers an (hier: der zum Vorsteuerabzug berechtigten Gesellschaft).

2. Dieses Ergebnis bedarf für den Leasingnehmer auch unter Billigkeitgesichtspunkten keiner Korrektur, da die Versicherungswirtschaft (so auch im konkreten Fall) speziell für Leasingfahrzeuge gegen einen – in der Regel geringen – Aufpreis eine sog. GAP-Versicherung anbietet, mit der die Finanzierungslücke zwischen dem bedingungsgemäß zu erstattenden Wiederbeschaffungswert und dem Abrechnungsbetrag, wie er sich aus dem Leasingvertrag ergibt, geschlossen werden kann.

OLG Hamm, Beschl. v. 1.2.2012, I-20 U 207/11

Aus den Gründen:

I. Der Kl., der nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist, begehrt mit seiner Klage von der Bekl., bei der er eine Vollkaskoversicherung für ein von der Firma L geleastes Fahrzeug unterhält, das aus Anlass eines Verkehrsunfalls vom 18.1.2010 einen Totalschaden erlitten hat, Zahlung des auf den Wiederbeschaffungswert entfallenden Mehrwertsteuerbetrages. Zu Recht hat das LG im angefochtenen Urteil angenommen, dass dem Kl. dieser Anspruch nicht zusteht, und die Klage deshalb abgewiesen.

1. Denn nach stnd. höchstrichterlicher Rspr. ist für die Berechnung der vom Versicherer zu zahlenden Entschädigung (auch und insbesondere im Falle eines Totalschadens) auf die Leasinggeberin – hier die L – abzustellen und nicht auf den Leasingnehmer als Versicherungsnehmer – hier den Kl. – (vgl. BGH, Urte. v. 14.7.2003, IV ZR 181/92, RuS 1993, 329; Beschl. v. 30.4.1991, IV ZR 243/90, NJW-RR 1991, 1149; Urte. v. 5.7.1989, IVa ZR 189/88, VersR 1989, 950; Urte. v. 6.7.1988, IV ZR 241/87, VersR 1988, 949). Denn bei der vom Leasingnehmer abgeschlossenen Kaskoversicherung handelt es sich um eine sog. Fremdversicherung i.S.d. §§ 43 ff VVG (vormals: §§ 74 ff VVG a.F.) zugunsten der Leasinggeberin, deren Risiko als Eigentümerin durch die Versicherung abgedeckt werden soll. Daraus folgt zwangsläufig, dass im Regelfall – so auch vorliegend – die Verhältnisse des Leasinggebers als Eigentümer maßgeblich sind. Ist dieser – wie vorliegend die L – vorsteuerabzugsberechtigt, so bleibt deshalb bei der Berechnung der Wiederherstellungskosten die Mehrwertsteuer gemäß A.2.9 AKB 10/2008 außer Betracht (vgl. BGH a.a.O., insbesondere Beschl. v. 30.4.1991, IV ZR 243/90, NJW-RR 1991, 1149; so auch OLG Köln, Urte. v. 9.11.2004, 9 U 1/04, ZfS 2005, 248; OLG Frankfurt, Urte. v. 19.1.2000, 7 U 1/99, VersR 2000, 1232; vgl. a. Knappmann in Pröls/Martin, VVG 28. Aufl., A.2.13 AKB, Rdnr. 37-39 m.w.N.).

Der Senat übersieht dabei nicht, dass sich dieses Ergebnis aus Sicht des Versicherungsnehmers, der so geschützt sein will, wie er es bei Abschluss einer Kaskoversicherung für ein Fahrzeug wäre, dessen Eigentümer er ist, unbefriedigend darstellen mag. Gleichwohl hat sich der Senat der Rspr. des BGH im Interesse der Rechtseinheit bereits in der Vergangenheit ausdrücklich angeschlossen (vgl. Senatsentscheidung v. 2.11.1994, 20 U 165/94, RuS 1995, 87) und hält daran auch weiterhin fest. Hinzu kommt, dass die Versicherungswirtschaft auf dieses Problem in

der Zwischenzeit reagiert hat und speziell für Leasingfahrzeuge gegen einen – in der Regel geringen – Aufpreis eine sog. GAP-Versicherung anbietet, mit der die Finanzierungslücke zwischen dem bedingungsgemäß zu erstattenden Wiederbeschaffungswert und dem Abrechnungsbetrag, wie er sich aus dem Leasingvertrag ergibt, geschlossen werden kann. Von dieser, in den Bedingungen der Bekl. (dort A.2.6.5 AKB 10/2008) sogar ausdrücklich vorgesehenen Möglichkeit hat der Kl. ausweislich des vorgelegten Versicherungsscheins vom 7.1.2010 aber keinen Gebrauch gemacht.

2. Soweit der Kl. auf § 7.1 und § 7.2 des mit der Leasing-AG abgeschlossenen Leasingvertrages verweist, wonach mit der Übernahme des Leasingobjektes die Sach- und Preisgefahr, insbesondere die Gefahr des zufälligen Unterganges, des Verlustes, des Diebstahls und der unfallbedingten Beschädigung des Leasingobjektes auf den Leasingnehmer übergeht und darüber hinaus beide Vertragsparteien in einem solchen Fall den Leasingvertrag kündigen können, lässt sich daraus nicht herleiten, dass vorliegend bei der Berechnung der Wiederherstellungskosten ausnahmsweise nicht auf den Leasinggeber sondern auf den Kl. als Leasingnehmer abzustellen wäre. Denn genau diese vertragliche Konstellation hat der BGH bei seinen Entscheidungen bereits berücksichtigt und ausgeführt, dass dem von ihm gefundenen Ergebnis gerade nicht entgegenstehe, dass infolge entsprechender Regelungen das Sacherhaltungsinteresse des Leasing- bzw. Versicherungsnehmers mitversichert sei. Denn die Kaskoversicherung stehe allein für den Sachschaden ein, der aber den Betrag nicht übersteigen könne, den die Leasinggeberin für den Erwerb eines Neuwagens aufbringen müsse. Also komme es allein auf die Verhältnisse der Leasinggeberin an (so ausdrücklich: BGH, Urte. v. 14.7.2003, IV ZR 181/92, Zitat nach juris, Tz 7 = RuS 1993, 329). Werde nach den üblichen Leasingbedingungen im Fall des Totalschadens der Vertrag – wie auch vorliegend – gekündigt, könne ohnehin mangels eines Leasingvertrages nur noch der Leasinggeber selbst als der geschädigte Eigentümer ein Ersatzfahrzeug anschaffen, das rechtlich gesehen als Ersatzfahrzeug im Sinne der Wiederherstellungsklausel in Betracht kommen könne. Dementsprechend sei auch unter diesem Gesichtspunkt bei der Berechnung der Entschädigungsleistung auf den Leasinggeber abzustellen (vgl. BGH a.a.O., Tz 13). Anderes könne allenfalls bei der in Leasingfällen unüblichen – und vorliegend auch nicht gegebenen (vgl. § 7 des Leasingvertrages) – Vertragsgestaltung erwogen werden, dass der Leasingnehmer bei Totalschaden oder Verlust die Pflicht habe, auf eigene Kosten dem Leasinggeber ein „Ersatzfahrzeug“ zu stellen (vgl. BGH a.a.O.).

3. Soweit der Kl. schließlich auf die Entscheidung OLG Hamm, NJW-RR 2003, 774 (Urte. v. 9.12.2002, 6 U 98/02) verweist, übersieht er, dass sich diese allein zu den Ansprüchen des Geschädigten gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallgegners verhält, also zu einer mit der vorliegenden schon im Ansatz nicht vergleichbaren Haftungskonstellation.

52 § 32 Abs. 2 OWiG; § 260 StPO

Das im Bußgeldverfahren nach Verkündung eines Urteils im ersten Rechtszug ausgelöste Ruhen der Verfolgungsverjährung bleibt von nachfolgenden Rechtsfehlern unberührt und ist insbesondere auch dann wirksam, wenn eine ordnungsgemäße Absetzung der getroffenen Entscheidung unterbleibt.

OLG Stuttgart, Beschl. v. 19.3.2012, 6 Ss 54/12

Aus den Gründen:

I. Mit Urteil vom 25.2.2010 verhängte das AG gegen die Betroffene wegen „einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit des Überschreitens der innerhalb geschlossener Ortschaften zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h um 34 Km/h“ eine Geldbuße von € 100,-; überdies wurde ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat angeordnet. Die Betroffene hat hiergegen am 3.3.2010 Rechtsbeschwerde eingelegt; das Rechtsmittel hat vorläufigen Erfolg.

II. 1. Die (rechtzeitig eingelegte) Rechtsbeschwerde ist zulässig; und fristgerecht erfolgt. Klarstellend ist hierzu Folgendes