

# Verkehrsrecht

Dezember 2024

## Aktuelle Rechtsprechung

### 1. Straßenverkehrsrecht

#### a) Fußgängerunfall

Bei Unfällen zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen haftet der Halter des Kraftfahrzeuges dem Fußgänger gegenüber gem. § 7 Abs. 1 StVG, da regelmäßig keine höhere Gewalt (vgl. § 7 Abs. 2 StVG) vorliegt, welche die Haftung ausschließen würde.

Anders als von einem Kraftfahrzeug geht von einem Fußgänger keine Betriebsgefahr aus, weshalb es zu einer Quotelung nur dann kommt, wenn der Fußgänger ein unfallursächliches Verschulden zu verantworten hat. Häufig liegt ein solches Verschulden in einem Verstoß gegen § 25 Abs. 2, 3 StVO, welcher unter anderem vorsieht, dass Fußgänger sich vor dem Betreten der Fahrbahn zu vergewissern haben, dass sich kein Fahrzeug nähert.

So hat das Oberlandesgericht Frankfurt a. M. jüngst in einem Fall entschieden, in dem die klagende Fußgängerin gegen diese Pflicht verstoßen hatte. Das Gericht kam zu dem Ergebnis, dass das herannahende Kraftfahrzeug für die Fußgängerin erkennbar war. Aufgrund einer erheblichen Alkoholisierung des Kraftfahrers, welche einen groben Verstoß gegen Sorgfaltspflichten eines Kfz-Führers darstellt, ging das OLG Frankfurt gleichwohl von einer überwiegenden Haftung des Kfz-Führers von 75% aus, da dieser in höchstem Maße unachtsam war, als er in die erkennbare Fußgängergruppe hineinfuhr.

In einem weiteren Fall hatte das Oberlandesgericht Brandenburg über die Kollision eines Fußgängers mit einem Radfahrer zu entscheiden. Der Radfahrer war mit seinem Fahrrad auf dem Radweg unterwegs. Der Fußgänger trat von dem daneben verlaufenden Bürgersteig auf den Fahrradweg, wodurch es zu einem Zusammenstoß kam, bei dem der klagende Radfahrer verletzt wurde. Das OLG Brandenburg stellte in seiner Entscheidung klar, dass Fahrradfahrer ohne Anhaltspunkte ihre Geschwindigkeit nicht auf die Möglichkeit einrichten müssen, dass ein Fußgänger vor ihnen auf den Radweg tritt, auch wenn der Fußgänger in einer Gruppe auf dem Gehweg neben dem Radweg läuft. Der Entscheidung zufolge müssen Radfahrer auch nicht klingeln oder rufen, um auf sich aufmerksam zu machen und damit der theoretischen Gefahr, dass ein Fußgänger den Radweg betritt, vorbeugen. Der Radweg sei zwar kein Bestandteil der Fahrbahn im Sinne

des § 25 StVO, allerdings erkennbar als Sonderweg gekennzeichnet und der Benutzung durch Radfahrer vorbehalten. Der Fußgänger dürfe daher ebenso wie bei der Fahrbahn den Radweg erst dann betreten, wenn er sich überzeugt hat, dass er keinen Radfahrer behindert oder gefährdet. Missachtet ein Fußgänger diese Pflicht und kommt es infolge dessen zu einem Unfall mit einem Radfahrer, so haftet der Fußgänger dem Radfahrer nach der Entscheidung des OLG Brandenburg für den Unfall in vollem Umfang.

#### b) Abbiegen

Das Oberlandesgericht Stuttgart hatte über einen Fall zu entscheiden, bei dem ein Lkw mit Überlänge beim Abbiegen nach rechts aufgrund seiner Länge nach links in die fremde Fahrbahn ausschwenkt. Durch das Ausschwenken kam es zu einer Kollision mit einem in der Nebenspur fahrenden Kraftfahrzeug. Das Gericht stellte in seiner Entscheidung klar, dass der Fahrer des Lkw dann verpflichtet ist, sich von einer anderen Person einweisen zu lassen, wenn er den durch das Ausschwenken gefährdeten Verkehrsraum nicht beobachten kann.

#### c) Rechtsüberholen

Ebenfalls mit der Kollision von Lkw und Pkw befasste sich das OLG Brandenburg. In dem vorliegenden Fall hatte ein Pkw-Fahrer versucht, einen Sattelzug, der an einer Parkplatzausfahrt rechts abbiegen wollte, rechts zu überholen und sich in die Lücke zwischen Sattelzug und Bordsteinkante zu drängen. Das OLG Brandenburg entschied hier, dass die Betriebsgefahr des Lkw vollständig zurückgetreten sei und der Fahrer des Pkw wegen eines grob verkehrswidrigen Verstoßes gegen § 5 Abs. 1 StVO (Verbot des Rechtsüberholens) alleine hafte. Der Pkw-Führer hätte demnach hinter dem Sattelzug bleiben und nicht in den „toten Winkel“ fahren dürfen.

#### d) Grundstückseinfahrt

§ 10 StVO regelt das Ein- und Anfahren aus einem Grundstück auf die Fahrbahn. Wer aus einem Grundstück auf die Straße einfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Erforderlichenfalls muss sich der Einfahrende einweisen lassen. Die Absicht einzufahren oder anzufahren ist dabei rechtzeitig und deutlich anzukündigen. In einer Entscheidung aus dem Jahr 2024 stellte das Oberlandesgericht Hamm klar, dass in dem Fall, dass lediglich eine maßvolle

Reduktion der Geschwindigkeit erforderlich wird, keine Gefährdung im Sinne des § 10 Satz 1 Halbsatz 1 StVO, sondern eine insoweit unbeachtliche Behinderung vorliegt.

Der Kläger war mit seinem Traktorgespann aus einer Grundstückeinfahrt gefahren und befand sich zum Zeitpunkt der Kollision bereits seit mindestens zehn Sekunden mit der für das Gespann erreichbaren Geschwindigkeit von 30 km/h über eine Entfernung von 57 m in Geradeausfahrt, als der der Pkw des Beklagten noch mindestens 200 m entfernt war. Das Gericht hat in diesem Fall einen Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten nach § 10 StVO verneint und entschieden, dass die Betriebsgefahr des Gespanns hinter dem schweren Verstoß des Fahrers des Pkw gegen § 1 Abs. 2 StVO vollständig zurücktritt und dieser alleinig für den Unfall haftet.

## 2. Verkehrssicherungspflichten (Räum- und Streupflicht)

Zur Pflicht der öffentlichen Hand gehört es, (öffentliche) Straßen und Wege bei Schnee und Eis zu räumen. Diese Verkehrssicherungspflicht besteht jedoch nicht uneingeschränkt, sondern ist vielmehr durch die Umstände des Einzelfalls und den Rahmen des Zumutbaren begrenzt. Dem Pflichtigen ist daher bei einem Schneefall eine angemessene Frist zur Streuung oder Räumung nach Beendigung des Schneefalls einzuräumen. Da der verpflichteten Gemeinde eine gleichzeitige Räumung und Streuung aller Straßen nicht möglich ist, darf sie je nach Verkehrsbedeutung Prioritäten setzen, welche Straßen oder Wege zuerst geräumt werden. So wurde eine Klage vor dem Oberlandesgericht Celle abgewiesen, bei der die Klägerin an einem Sonntag auf einem nicht von Schnee geräumten und gestreuten Fußgängerweg gestürzt war. Die von der verpflichteten Gemeinde vorgenommene Priorität, nach der diese Straße noch nicht geräumt und gestreut werden musste, da mit nur geringem Fußgängerverkehr zu rechnen war, wurde von dem OLG nicht beanstandet. Das Gericht wies daher die Klage schon dem Grunde nach in vollem Umfang ab, sodass es auf die Frage eines Mitverschuldens der Klägerin, weil sie erkannt hatte, dass die Unfallstelle nicht geräumt war, nicht mehr ankam.

## 3. Verkehrsstrafrecht

§ 315c Abs. 1a StGB regelt die sogenannte Gefährdung des Straßenverkehrs und sieht eine Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren oder Geldstrafe für den Fall vor, dass ein Fahrzeugführer sein Fahrzeug im Straßenverkehr führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat in seiner Entscheidung vom 24.04.2024, Az.: 4 StR 90/24, darauf hingewiesen, dass dabei der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB nicht allein durch einen bestimmten Drogenwirkstoffbefund geführt werden könne

und es daneben weiterer Beweisanzeichen dafür bedarf, dass die Fahrweise des Angeklagten auf den Genuss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel zurückzuführen ist und die eingetretene Gefährdung gerade Folge einer alkohol- oder rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit ist. Die Entscheidung des BGH ist auch in Fällen des § 316 StGB relevant, der die Trunkenheit im Verkehr als sogenanntes abstraktes Gefährdungsdelikt ahndet. Eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben anderer Verkehrsteilnehmer bzw. für fremde Sachwerte ist nicht erforderlich. Im Falle einer Fahruntüchtigkeit durch den vorherigen Genuss von Alkohol, spricht man ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ von einer absoluten Fahruntüchtigkeit und diese wird unwiderleglich vermutet. Im Falle des Genusses anderer berauschender Mittel ist hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit auf die konkreten Gegebenheiten beim Täter und die Auswirkungen des Konsums auf seine Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen, abzustellen. Ebenso wie bei § 315c StGB bedarf es daher weiterer Beweisanzeichen, die belegen, dass eine Fahruntüchtigkeit gerade infolge des Genusses der berauschenden Mittel vorliegt.

## 4. Gesetzesentwurf sog. „E-Scooter“

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) plant eine Änderung der Elektrokleinfahrzeugverordnung, die ab 2027 die Ausstattung von sog. E-Scootern mit Blinkern vorschreiben soll. Dieser Gesetzesentwurf zielt darauf ab, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Integration von E-Scootern insbesondere in den Stadtverkehr zu verbessern. Die Entscheidung, E-Scooter unter anderem mit Blinkern auszustatten, wird durch die steigende Nutzung dieser Fahrzeuge in Städten und die damit verbundenen Sicherheitsbedenken begründet. E-Scooter sind häufig in Verkehrsunfälle verwickelt und die fehlende Signalisierung der Fahrtrichtungsänderung trägt erwartbar zu diesen Vorfällen bei. Ebenso soll die technische Ausstattung von E-Scootern um getrennte Vorder- und Rückbremsen erweitert werden. Die geplante Regelung wird zusätzliche Kosten für Hersteller und damit auch für Verbraucher mit sich bringen. Bereits vorhandene E-Scooter werden nach Umsetzung der Reform entsprechend nachzurüsten sein.

Kritiker bemängeln, dass die Reform keine Änderung an der zivilrechtlichen Haftungssituation vorsieht. Trotz der Tatsache, dass E-Scooter mit den erreichbaren Geschwindigkeiten und potentiellen Gefahren wie Kraftfahrzeuge eingestuft werden, sollen sie haftungsrechtlich weiterhin wie Fahrräder behandelt werden. Das bedeutet, dass bei einem Unfall nicht die strenge Gefährdungshaftung für Kfu, sondern lediglich die Verschuldenshaftung nach § 823 BGB gilt. Dies hat zur Folge, dass ein E-Scooter-Fahrer nur dann haftet, wenn ihm ein persönliches Verschulden nachgewiesen werden kann, was im Vergleich zur Gefährdungshaftung eine deutlich höhere Hürde darstellt. Im Fall eines Unfalles mit einem E-Scooter könnte es für Geschädigte schwieriger sein, Schadensersatz zu erhalten, da die Haftung auf Verschulden und nicht auf die bloße Gefahrensituation gestützt wird.