

Schleswig-Holsteinische Anzeigen

Justizministerialblatt Schleswig-Holstein

Aus dem Inhalt

Stefan Bachmor

Norddeutsche Haftungsquoten
ausgewählter Unfallkonstellationen (Teil 3)

Aktuell:

- Ansprüche im sog. Dieselabgasskandal nach der Entscheidung des EuGH v. 21.03.2023 zur Rechtssache C 100-21 (OLG, Urteil v. 29.03.2023 – 12 U 119/22)
- Haftungsabwägung bei Verkehrsunfall bei deutlicher Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h (OLG, Urteil v. 15.11.2022 – 7 U 41/22)
- Vollzugsplanerstellung bei kürzeren Freiheitsstrafen (OLG, Beschluss v. 23.02.2023 – 2 Ws 145/22 Vollz)

SCHLHAGLICHT

Dr. Clivia von Dewitz, Praktikumsbericht
(Drugtreatment Court von Gent, Belgien)

April 2023

I. Aufsätze

Stefan Bachmor	Norddeutsche Haftungsquoten anhand ausgewählter Unfallkonstellationen (Update und Fortsetzung von SchlHA, 2020, 2ff.) (Teil 3)	121
----------------	--	-----

II. Amtliche Veröffentlichungen

AV. d. MJG v. 29. März 2023 – II 35/1500-18-670/2019-5191/2022 –	Service Level Agreement für die Elektronische Registerbearbeitung (Handels-, Partnerschafts-, Genossenschafts- und Vereinsregister) (SLA-ERegB-AV)	129
AV. d. MJG v. 29. März 2023 – II 35/1500-18-670/2019-5192/2022 –	Operational Level Agreement für die Anwenderbetreuungen zu den IT-Services der Fachverfahren/-services, der E-Akten, des Elektronischen Rechtsverkehrs und des justizeigenen Standardarbeitsplatzes (OLA-AB-AV)	135
Bek. d. MJG v. 4. April 2023 – II 342/5413 E-1-8	Verlust eines Dienstsiegels	144

III. Personalnachrichten

144

IV. Ausschreibungen

144

V. Entscheidungen

Zivilrecht und Zivilverfahren

SchlHOLG	29. 3.2023	12 U 119/22	Ansprüche eines Fahrzeugkäufers im sog. Dieselabgasskandal gem. § 823 Abs. 2 BGB iVm EG-FGV nach der Entscheidung des EuGH vom 21.3.2023 (Rechtssache C 100-21)	146
SchlHOLG	15.11.2022	7 U 41/22	Eine deutliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h erhöht bei der Haftungsabwägung die Betriebsgefahr	155

Fortsetzung 3. Umschlagseite

Terminankündigung

Friedrich Ani

liest aus

„Letzte Ehre“

Krimi-Autor durch und durch! Das ist Friedrich Ani, bekannt geworden durch Romane um den Ermittler „Tabor Süden“ und Tatort-Drehbücher. Aber guten Krimi-Autoren geht es nicht nur um Spannung und Action, sondern sie sind in der Lage, das Menschliche und seine Abgründe wie mit einem Brennglas zu fokussieren. So auch bei seinem aktuellen Roman „Letzte Ehre“ (2021), natürlich einem Kriminalroman und düster. Die Analyse des „Tatorts Kinderzimmer“ und serieller Kindesmissbräuche muss bestürzen und zornig machen. Allmächtsphantasien – männliche, aber nicht nur – und Verletzungen, Opfer, die zu Täter*innen werden, Ermittler*innen, in denen sich die Dunkelheit des Verbrechens widerspiegelt. Der Roman ist zugleich eine Hommage an den langjährigen und verstorbenen Lektor des Autors beim Suhrkamp-Verlag.

Kartenreservierung: telefonisch ab 2. Mai 2023 unter Tel.: 04621/86-1070 (montags bis donnerstags, 13–15 Uhr). Reservierte Karten müssen bis 15 Minuten vor Veranstaltungsbeginn an der Abendkasse abgeholt werden.

Justiz und Kultur im Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht

Montag, den 8. Mai 2023, 19.00 Uhr

im Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht, Schleswig, Gottorfstraße 2

Jahrgang 1959, war Friedrich Ani zunächst Polizeireporter, bevor er zum Schreiben von eigenen Krimis fand. Er erhielt unter anderem sieben Mal den Deutschen Krimipreis, drei Mal den Stuttgarter sowie den Burgdorfer Krimipreis und den Sonderpreis des Crime Cologne Award. Sein Roman „Der namenlose Tag (2015)“ wurde unter die zehn besten internationalen Kriminalromane des Jahres gewählt und von Volker Schlöndorff verfilmt. Für seine Drehbücher wurde er mit dem Adolf-Grimme-Preis, dem Bayerischen Fernsehpreis und der Goldenen Romy geehrt.

Bereits feststehende weitere Veranstaltungen:

- 13. Juli 2023: Lesung mit Julia Schoch
- 24. August 2023: Michael Grosse liest Wislawa Szymborska
- 19. September 2023: Lesung mit Daniela Dröscher
- 21. November 2023: Neues auf dem Buchmarkt – von und mit Annemarie Stoltenberg

Kostenbeitrag: 15 Euro (Schüler, Studenten und Auszubildende frei), nur an der Abendkasse, ab 18.00 Uhr.

Nach der Veranstaltung wird eingeladen zu Wein und Paragrafenbrezeln.

– Schleswiger Gesellschaft Justiz und Kultur e.V. –

Spendenkonto Nospa IBAN: DE44 2175 0000 0050 0072 94, BIC: NOLADE21NOS

https://www.schleswig-holstein.de/DE/justiz/gerichte-und-justizbehoerden/OLG/BesucherService/JustizKultur/JustizKultur_node.html

Norddeutsche Haftungsquoten anhand ausgewählter Unfallkonstellationen (Update und Fortsetzung von SchlHA 2020, 2 ff.) Teil 3

(Stand: Oktober 2022)

Rechtsanwalt Stefan Bachmor, Hamburg*



Inhaltsverzeichnis:

- I. Unfälle zwischen Kfz und Kfz
 1. Vorfahrt (§ 8 StVO)
 - a) Grundkonstellation
 - b) Kollision bei halber Vorfahrt
 - c) Linksabbieger – bevorrechtigter Gegenverkehr
 - d) Unfall im Kreisverkehr (Zeichen 215)
 - e) Sonstige besondere Umstände
 2. Abstand (§ 4 StVO)
 - a) Grundkonstellation
 - b) Drittbeteiligung
 - c) Sonstige besondere Umstände
 3. Fahrstreifenwechsel (§ 7 Abs. 5 StVO)
 - a) Fahrstreifenwechsel im inner- und außerörtlichen Straßenverkehr
 - b) Fahrstreifenwechsel auf Autobahnen
 4. Abbiegen in ein Grundstück, Wenden und Rückwärtsfahren (§ 9 Abs. 5 StVO)
 - a) Abbiegen in ein Grundstück
 - aa) Linksabbiegen
 - bb) Rechtsabbiegen
 - b) Wenden
 5. Rückwärtsfahren
 5. Überholen (§ 5 StVO)
 - a) Grundkonstellation
 - b) Überholen auf Autobahnen
 - c) Überholen einer Kolonne
 6. Unfälle beim Ein- und Ausparken (§ 14 StVO)
 7. Unfälle im Begegnungsverkehr
 8. Vorbeifahren an Hindernissen (§ 6 StVO)
 9. Eingliedern in den fließenden Verkehr (§ 10 StVO)
 10. Unfälle auf einem Parkplatz
 11. Unauflösbarkeit
 - a) wechselseitig behaupteter Fahrstreifenwechsel
 - b) wechselseitig behauptetes Auffahren und Spurwechseln
- II. Unfälle zwischen Kfz und Radfahrer
 1. Vorfahrtverletzung des Kfz
 - a) Grundkonstellation
 - b) Radfahrer befährt Radweg verbotswidrig in falscher Richtung
 - c) Radfahrer benutzt Gehweg
- III. Unfälle zwischen Kfz und Fußgänger

(2)

1. **Jeder Fahrzeugführer muss sich beim Wenden so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, § 9 Abs. 5 StVO**
2. **Dahinstehen kann, ob das Fahrzeug noch gerade im Wendevorgang begriffen oder schon gerade und vollständig auf der angesteuerten Spur angekommen war. Maßgeblich ist nicht die genaue Position auf der Fahrbahn, sondern die Frage, ob noch ein unmittelbarer zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit dem (vorangegangenen) Wendemanöver besteht.**
3. **Ist dem Unfallgegner ein eigener Verursachungsbeitrag nicht nachzuweisen, haftet der Wendende im Falle einer Kollision regelmäßig allein.**

Landgericht Lübeck, Urteil vom 2. Juni 2022 – 14 S 106/20

Vorinstanz: Amtsgericht Ahrensburg, Urteil vom 28. Juli 2020 – 47 C 257/20

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Pkw eine innerörtliche Straße. Unmittelbar hinter einem ampelgeregelten Kreuzungsbereich führte er ein Wendemanöver durch. Er war gerade in den mittleren von drei Richtungsfahrstreifen eingefahren, als es zur Kollision mit dem Pkw des Bekl. kam. Dieser befuhr die Straße in der Richtung, in die der Kl. gerade gewendet hatte.

Der Kl. behauptet, der Bekl. habe zuvor einen Spurwechsel in den mittleren Fahrstreifen vorgenommen. Zudem habe er die für ihn maßgebliche Ampel bei Rot passiert.

Der Bekl. trägt vor, er habe sich spurtreu verhalten und sei im Übrigen bei Grün in den Kreuzungsbereich eingefahren. Eine Kollision habe er nicht mehr verhindern können.

Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen: Gegen den Kl. streite der Anscheinsbeweis, dass er gegen seine Sorgfalts-

pflichten aus § 9 Abs. 5 StVO verstoßen habe. Auf Seiten des Bekl. seien keine Verursachungsbeiträge feststellbar.

Die Berufung des Kl. hatte keinen Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

Soweit der Kl. behauptet, der Bekl. habe einen unzulässigen Spurwechsel auf den mittleren Fahrstreifen vollzogen und hierdurch den Unfall verursacht, kann dies nicht zugrundegelegt werden, denn diese Behauptung wurde vom Bekl. bestritten. Der Kl. hat einen Spurwechsel des Bekl. jedoch nicht beweisen können.

Soweit der Kl. behauptet, der Bekl. sei bei Rotlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren, so kann dies ebenfalls nicht zugrundegelegt werden. Insbesondere das hierzu in zweiter Instanz eingeholte Sachverständigengutachten erbrachte nicht den der Kl.-Seite obliegenden Beweis, dass der Bekl. bei Rotlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren ist. Vielmehr legte der Sachverständige sogar überzeugend und nachvollziehbar dar, dass das Gegenteil – nämlich eine Einfahrt bei Grün – der Fall gewesen sei.

Zu Recht hat das Amtsgericht auf Seiten des Kl. einen Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO angenommen. Danach muss sich jeder Fahrzeugführer beim Wenden so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Dass der Kl. gegen diese Sorgfaltspflicht verstoßen hat, wird dabei vermutet. In der Rechtsprechung ist insoweit anerkannt, dass wegen der besonderen Sorgfaltspflichten aus § 9 Abs. 5 StVO gegen den Wendenden der Beweis des ersten Anscheins spricht, eine im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Wendevorgang eingetretene Kollision mit einem anderen Fahrzeug verschuldet zu haben. Eine derartige Situation liegt hier vor. Dabei kann dahinstehen, ob das Fahrzeug des Kl. noch gerade im Wendevorgang begriffen oder schon gerade und vollständig auf der mittleren Fahrspur angekommen war. Denn maßgeblich ist nicht die genaue Position, sondern die Frage, ob noch der vorgenannte unmittelbare zeitliche und örtliche Zusammenhang mit dem Wendemanöver bestand. Dies ist hier in jedem Fall gegeben, da auch nach der Darstellung des Kl. sich der Unfall noch im Kreuzungsbereich und jedenfalls in unmittelbarer zeitlicher Nähe zu dem Wendevorgang ereignete. Entsprechend hätte der Kl. die sich ergebende Vermutung eines Sorgfaltspflichtverstoßes zu entkräften gehabt, was ihm nicht gelungen ist, da, wie aufgezeigt, nachweisbare Verursachungsbeiträge der Gegenseite nicht zu erkennen sind und es daher bei der Vermutung bleibt, dass der Unfall durch den Kl. verursacht wurde.

Bedenken gegen die vom Amtsgericht eingesetzte Haftungsquote bestehen nicht. Bei einem Zusammenstoß mit einem Wendenden ist vielmehr in der Regel von dessen Alleinhaftung auszugehen.

c) Rückwärtsfahren

(1)

- 1. Derjenige, der aus einer Parktasche rückwärts in den fließenden Verkehr einfährt, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (§§ 9 Abs. 5, 10 StVO).**
- 2. § 9 Abs. 5 StVO dient dem Schutz des fließenden Verkehrs und ist folglich auch dann anwendbar, wenn die betreffende Straße als Sackgasse nicht dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist.**

- 3. Ob das ausparkende Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision bereits gestanden hat, ist bei Verkehrsunfällen im fließenden Verkehr (anders als bei Unfällen auf einem Parkplatzgelände) irrelevant. Insofern ist dieser streitige Umstand auch nicht durch Einholung eines Unfallrekonstruktionsgutachtens aufzuklären, da ein solches Gutachten die einzig entscheidende Frage nicht beantworten könnte, ob der Rückwärtsausparkende im Zeitpunkt der Kollision bereits seit geraumer Zeit stand, so dass zwischen Rückwärtsfahrt und Zusammenstoß eine beachtliche Zäsur gelegen hätte.**

Landgericht Kiel, Beschluss vom 29.3.2022 – 1 S 24/20

Vorinstanz: Amtsgericht Neumünster, Urteil vom 2.10.2019 – 32 C 402/19

Sachverhalt:

Der Kl. beabsichtigte, mit seinem Pkw rückwärts aus einer Parklücke vor seinem Wohnhaus herauszufahren. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite stieg der Bekl. in sein Kfz und fuhr um den Wendehammer der Straße herum. Auf Höhe des aus Sicht des Bekl. von rechts rückwärts ausparkenden Kl. kam es schließlich zur Kollision der Fahrzeuge.

Der Kl. behauptet, er habe den Bekl. herankommen sehen und sofort angehalten. Der Bekl. sei dann in sein bereits seit längerer Zeit stehendes Fahrzeug hineingefahren.

Der Bekl. trägt vor, der Kl. habe sein Fahrzeug plötzlich und unvermittelt aus der Parklücke rückwärts herausgesetzt und ihn in der Vorbeifahrt angefahren.

Der Kl. macht vollen Schadenersatz geltend.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen: Nach §§ 9 Abs. 5, 10 StVO müsse sich derjenige, der von einem Parkplatz rückwärts in den fließenden Verkehr zurücksetzt, dabei so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Wegen dieser hohen Sorgfaltsanforderungen spreche bei einer Kollision während des Zurücksetzens der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Rückwärtsfahrenden.

Vorliegend habe sich der Unfall unstreitig in einem engen zeitlichen bzw. räumlichen Zusammenhang mit dem Rückwärtsfahren des Kl. ereignet.

Der Kl. habe den gegen ihn streitenden Anscheinsbeweis auch nicht erschüttert. Die unterschiedlichen Schilderungen beider Unfallbeteiligter seien gleichermaßen plausibel.

Die Einholung eines Sachverständigengutachtens über den Unfallhergang komme nicht in Betracht. Auf diese Weise hätte der Kl. zwar gegebenenfalls den Nachweis dafür erbringen können, dass sein Fahrzeug spätestens im Zeitpunkt der Kollision zum Stehen gekommen ist, nicht aber, dass es bereits längere Zeit stand, als der Bekl. noch um den Wendehammer fuhr.

Im Rahmen der Haftungsabwägung nach § 17 StVG trete die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Bekl. aufgrund der Sorgfaltspflichtverletzung des Kl. vollständig zurück.

Die Berufung des Kl. hatte keinen Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen, weil es von einem Unfallereignis im engen räumlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem rückwärtsgerichteten Einfahrvorgang des Kl. in den laufenden Straßenverkehr ausging und es daraufhin folgerichtig zulasten des Kl. die Grundsätze des Anscheinsbeweises anwandte. Zurecht hat das Amtsgericht angenommen, dass gegen den Kl. wegen eines Verstoßes gegen §§ 9 Abs. 5, 10 StVO der Anscheinsbeweis der alleinigen Verursachung streitet. Wer vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei gemäß § 10 StVO so zu verhalten, dass eine

Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die gleiche Sorgfaltspflicht trifft einen Verkehrsteilnehmer gemäß § 9 Abs. 5 StVO beim Rückwärtsfahren. Da sich der Zusammenstoß der Fahrzeuge nach dem Vortrag beider Parteien räumlich noch im Bereich der Parkbox ereignete, spricht der erste Anschein für ein Verschulden des Kl. Diese Vermutung ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht erschüttert. Für die Erschütterung des Anscheinsbeweises genügt es nicht, dass der Kl. im Zeitpunkt der Kollision gestanden haben will. Anders als er meint, finden die vom BGH zu Parkplatzunfällen entwickelten Grundsätze vorliegend keine Anwendung. § 9 Abs. 5 StVO ist vielmehr direkt anwendbar. Die Vorschrift dient dem Schutz des fließenden Verkehrs. Um einen solchen handelt es sich bei der in Rede stehenden Straße, auch wenn diese eine Sackgasse ist. Selbst wenn die betroffene Straße nicht dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist, so ist sie doch dem fließenden Verkehr gewidmet.

Das Amtsgericht ist des Weiteren in nicht zu beanstandender Weise davon ausgegangen, dass der Kl. den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis nicht erschüttert hat, da es nicht davon überzeugt werden konnte, dass der Bekl. in das schon länger stehende Fahrzeug des Kl. hineingefahren ist. Das Amtsgericht war auch nicht gehalten, ein Sachverständigen-gutachten einzuholen, da eine etwaige Dauer des Stillstandes des Pkw des Kl. dem Sachverständigenbeweis nicht zugänglich ist und allein der Stillstand seines Fahrzeugs im Zeitpunkt der Kollision wie dargelegt nicht geeignet ist, den Anscheinsbeweis zu erschüttern.

(2)

- 1. Wer rückwärts fährt, muss gemäß § 9 Abs. 5 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließen.**
- 2. Einem aus einer Grundstückseinfahrt kommenden Kraftfahrer, der mit einem in einer Einbahnstraße verbotswidrig rückwärtsfahrenden Fahrzeugführer zusammenstößt, ist keine Sorgfaltspflichtverletzung nach § 10 StVO vorzuwerfen. Der aus einem Grundstück auf die Straße Einfahrende braucht nämlich grundsätzlich nicht mit in der Einbahnstraße rückwärtsfahrenden Fahrzeugen zu rechnen.**

Amtsgericht Ahrensburg, Urteil vom 9. März 2022 – 49a C 658/21

Sachverhalt:

Der Kl. beabsichtigte, mit seinem Pkw aus einer Grundstücksausfahrt in eine innerörtliche Straße einzubiegen. Die Straße ist im infrage stehenden Bereich eine Einbahnstraße. Der Bekl. befuhr mit seinem Taxi diese Straße, aus Sicht des Kl. von links kommend und passierte die Grundstücksausfahrt. Er musste im weiteren Fahrbahnverlauf wegen einer Verkehrsstauung anhalten. Der Kl. bog in die Straße ein, konnte den Einbiegevorgang aber nicht vollständig abschließen, sondern befand sich mit seinem Fahrzeug in Schrägstellung mit dem vorderen Teil des Pkw bereits in der Fahrbahn, mit dem Heck noch auf dem Geh-/Radweg. Der Bekl. setzte mit seinem Fahrzeug zurück. Es kam zur Kollision mit dem Pkw des Kl. Ob dieser mit seinem Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt noch in Vorwärtsbewegung war oder bereits stand, ist streitig.

Der Kl. behauptet, er habe sein Einbiegemanöver wegen der Verkehrsstörung nicht abschließen können und gestanden. Dann habe der Bekl. mit dem von ihm geführten Taxi unvorhersehbar entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung der Einbahnstraße zurückgesetzt. Der Grund für dieses Fahrmanöver sei für ihn nicht erkennbar gewesen. Er habe noch gehupt, ohne dass der Bekl. hierauf reagiert habe.

Der Bekl. trägt vor, den Kl. treffe ein Mithaftungsanteil i.H.v. 50 %, jedenfalls aber in Höhe der einfachen Betriebsgefahr seines Fahrzeugs. Der Kl. sei zum Unfallzeitpunkt erst dabei gewesen, sich in die innerörtliche Straße einzugliedern. Er selbst habe verkehrsbedingt anhalten müssen, da vor ihm ein Fahrzeug habe einparken wollen. Um diesem mehr Platz zu verschaffen, habe er etwa 20–30 cm zurückgesetzt. Zuvor habe er sich darüber vergewissert, dass der Verkehrsraum hinter ihm und von den Seiten her frei gewesen sei. Erst im Moment der begonnenen Rückwärtsfahrt sei der Kl. mit seinem Fahrzeug aus der Grundstücksausfahrt eingebogen. Der Versicherer des Bekl. hat vorgerichtlich den Schaden vollumfänglich reguliert, diesen jedoch unter Rückforderungsvorbehalt gestellt.

Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz, auch hinsichtlich weiterer Schadenspositionen.

Ausweislich des unbeteiligten Zeugen K war der Kl. teilweise in die Straße eingefahren und beide Fahrzeuge, also sowohl der Pkw des Kl. als auch das Bekl.-Fahrzeug, zunächst zum Stehen gekommen. Aus für den Zeugen K nicht nachvollziehbaren Gründen sei dann der Bekl. ein Stück zurückgefahren, woraufhin es zur Kollision mit dem dahinter stehenden Pkw des Kl. gekommen sei.

Die Klage hatte Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Der Bekl. ist dem Kl. hinsichtlich der unfallbedingten Schäden zu 100 % ersatzpflichtig. Er hat durch sein Fahrverhalten den Unfall schuldhaft verursacht. Dies ergibt sich im Wege des Anscheinsbeweises aus § 9 Abs. 5 StVO. Unstreitig kam es im Zuge der Rückwärtsfahrt des Bekl. zur Kollision mit dem Pkw des Kl. Darüber hinaus war das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung der Einbahnstraße verkehrswidrig.

In rechtlicher Hinsicht beschränkt sich der Schutzzweck des § 9 Abs. 5 StVO nicht ausschließlich auf den fließenden Verkehr. Geschützt werden soll in Anbetracht der durch Rückwärtsfahren geschaffenen besonderen Gefahrenlage vielmehr jeder Verkehrsteilnehmer, also auch ein aus einem Grundstück auf die Straße Einfahrender.

Demgegenüber ist dem Kl. ein schuldhafter unfallursächlicher Verstoß nicht anzulasten. Insbesondere fällt ihm kein Verstoß gegen § 10 StVO zur Last, wonach sich derjenige, der aus einem Grundstück auf die Straße einfahren will, ebenfalls so zu verhalten hat, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Der Kl. musste nämlich schon gar nicht damit rechnen, dass ein Fahrzeug aus der Gegenrichtung kommen oder die Einbahnstraße rückwärts befahren würde. Einem aus einer Einfahrt kommenden Kraftfahrer, der mit einem auf der Straße bei der Parkplatzsuche rückwärtsfahrenden Fahrzeugführer zusammenstößt, ist keine Sorgfaltspflichtverletzung nach § 10 StVO vorzuwerfen. Der aus einem Grundstück auf die Straße Einfahrende braucht grundsätzlich auch nicht mit in der Einbahnstraße rückwärtsfahrenden Fahrzeugen zu rechnen. Darüber hinaus hat der unbeteiligte Zeuge K glaubhaft bekundet, dass der Kl. mit seinem Fahrzeug bereits wieder zum Stillstand gekommen war und auf eine Auflösung der Verkehrsstörung wartete, als der Bekl. mit seiner Rückwärtsfahrt begann.

In die Abwägung sind damit auf Seiten des Bekl. neben der Betriebsgefahr ein verbotswidriges Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung und insbesondere ein schuldhafter und unfallursächlicher Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO einzubeziehen. Auf Seiten des Kl. ist lediglich die einfache Betriebsgefahr des von ihm geführten Pkw zu berücksichtigen. Diese tritt in der Gesamtschau indessen vollständig zurück.

(3)

- 1. Wer rückwärts fährt, muss gemäß § 9 Abs. 5 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließen.**
- 2. Kommt es zur Kollision zwischen einem rückwärts in eine rechts der Fahrbahn gelegene Parklücke einfahrenden Fahrzeug und einem aus dem rückwärtigen gleichgerichteten Verkehr vorbeifahrenden Pkw, der dabei einen zu geringen Seitenabstand (1 m) einhält, ist eine Haftungsverteilung von 75:25 zulasten des Rückwärtsfahrenden sachgerecht.**

Landgericht Flensburg, Urteil vom 24. September 2021 – 3 O 114/20

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Pkw eine innerörtliche Straße. Vor ihm fuhr der Bekl. mit seinem Transporter. Auf Höhe einer rechts gelegenen Parkbucht, in der bereits mehrere Fahrzeuge standen, hielt der Bekl. an, und zwar auf Höhe einer Lücke. Der Kl. hielt ebenfalls an. Der Bekl. hatte den rechten Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt. Der Kl. betätigte den linken Blinker und wechselte auf die Gegenfahrbahn. Als er mit seinem Fahrzeug in etwa auf gleicher Höhe des Transporters des Bekl. war, kam es unter im einzelnen streitigen Umständen zur Kollision, wobei das Bekl.-Fahrzeug im vorderen linken Bereich und der Pkw des Kl. auf der rechten Fahrzeugseite beschädigt wurde.

Der Kl. behauptet, er habe mit seinem Pkw auf Höhe der im Parkstreifen vorhandenen Parklücke gestanden. Die Parklücke sei nicht allzu groß gewesen. Da sie ihm für den Transporter des Bekl. recht eng erschien, habe er vermutet, dass der Bekl. auf der Fahrbahn halten wollen. Er sei dann mit ausreichendem Sicherheitsabstand von rund 1 m am Transporter des Bekl. vorbeigefahren. Als er neben ihm gewesen sei, habe der Transporter plötzlich unter Einschlagen des Lenkrades nach rechts zurückgesetzt. Weil dadurch das Führerhaus nach links ausgeschert sei, sei es zur Kollision gekommen.

Der Bekl. trägt vor, er habe in die Parklücke einparken wollen. Von hinten hätten sich Fahrzeuge genähert, wobei das erste herannahende Fahrzeug seinen Transporter ohne Probleme passiert habe. Sodann habe der Kl. dazu angesetzt, am Lieferwagen vorbeizufahren. In Höhe der Fahrtür des Bekl.-Fahrzeugs habe der Kl. den von ihm geführten Pkw dann plötzlich und unvermittelt nach rechts gelenkt, sodass es zur Kollision der Fahrzeuge gekommen sein. Sein Transporter habe im Zeitpunkt der Kollision gestanden. Er habe mit dem Zurücksetzen noch gar nicht begonnen gehabt.

Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Ausweislich eines eingeholten unfallanalytischen Sachverständigengutachtens hat sich das Bekl.-Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision in Rückwärtsfahrt befunden.

Die Klage hatte überwiegend Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Der Bekl. hat gegen die strengen Sorgfaltsanforderungen des § 9 Abs. 5 StVO verstoßen. Danach muss sich, wer ein Fahrzeug führt, unter anderem beim Rückwärtsfahren so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Von einer Rückwärtsfahrt des Bekl. ist das Gericht überzeugt. Der eingeschaltete Sachverständige hat insofern widerspruchsfrei ausgeführt, die Schäden am Fahrzeug des Kl. seien nachvollziehbar während einer Rückwärtsfahrt des Fahrzeugs des Bekl. bei ausgestellttem Vorderad entstanden.

Beim Rückwärtsfahren muss man jederzeit bremsbereit sein und bei rückwärtigem Verkehr sofort anhalten können.

Der zurückstoßende Kraftfahrer muss darauf achten, dass der Gefahrraum hinter ihm frei ist und von hinten wie von den Seiten her freibleibt. Diesen Anforderungen kann der Bekl. nicht entsprochen haben, da er das Fahrzeug des Kl. bei einem Blick in den Außenspiegel oder einem Schulterblick hätte erkennen können.

Dem Kl. ist ein Verstoß gegen die allgemeine Rücksichtnahmepflicht gemäß § 1 Abs. 2 StVO vorzuwerfen, da er mit zu geringem Seitenabstand am Kfz des Bekl. vorbeigefahren ist. Die Gefährlichkeit der Vorbeifahrt hätte er erkennen müssen, da jedenfalls unklar war, ob der Bekl. seitwärts rückwärts einparken oder mit gesetztem Fahrtrichtungsanzeiger auf der Straße stehen bleiben wollte. Der von ihm eingeräumte Abstand von 1 m zum Bekl.-Fahrzeug während des Vorbeifahrens war jedenfalls zu gering. Ein Verstoß gegen § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist ihm allerdings nicht vorzuwerfen. Er hat das Fahrzeug des Bekl. nämlich nicht im Sinne des § 5 StVO überholt. Das Überholen wird definiert als der tatsächliche absichtslose Vorgang des Vorbeifahrens auf denselben Straßenteil an einem anderen Verkehrsteilnehmer, der sich in derselben Richtung bewegt oder verkehrsbedingt wartet. Hier fehlt es an einem verkehrsbedingten Warten, da der Bekl. angehalten hat, um das Fahrzeug einzuparken.

Die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge unter Berücksichtigung der Betriebsgefahren ergibt nach allem eine Haftungsquote von 75:25 zulasten des Bekl. Dessen Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO wiegt schwer. Der Verstoß des Kl. führt zu einer leichten Erhöhung der Betriebsgefahr, die mit 20 % bewertet wird. Eine höhere Quote zu seinen Lasten war nicht anzunehmen.

(4)

- 1. Wer rückwärts fährt, hat gemäß § 9 Abs. 5 StVO eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Beim Rangieren aus einer Grundstücksausfahrt hat sich der Rückwärtsfahrende darüber hinaus ganz besonders sorgfältig zu verhalten.**
- 2. Kommt es zur Kollision zwischen einem rückwärts aus einem Grundstück in den fließenden Verkehr einfädelnden Pkw und einem dort fahrenden Fahrzeug, haftet der Grundstücksausfahrer allein. Angesichts der ihm obliegenden erhöhten Sorgfaltspflichten liegt ein besonders schwerwiegender Verkehrsverstoß vor, der die allgemeine Betriebsgefahr des Kfz des Unfallgegners verdrängt.**

Amtsgericht Norderstedt, Urteil vom 11. Januar 2021 – 49 C 64/20

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Pkw eine innerörtliche Straße. Zur selben Zeit parkte die Bekl. mit ihrem Fahrzeug rückwärts aus ihrer aus Sicht des Kl. rechts gelegenen Grundstücksausfahrt aus. Als sie sich mit ihrem Fahrzeug auf der Fahrbahn befand, kam zur Kollision mit dem Fahrzeug des Kl.

Der Kl. behauptet, die Bekl. sei unvermittelt aus der Ausfahrt ihres Grundstücks herausgefahren. Er habe daraufhin eine Vollbremsung vollzogen und gehupt. Die Bekl. habe jedoch nicht reagiert und sei rückwärts in sein stehendes Fahrzeug gefahren.

Die Bekl. trägt vor, die Straße sei frei gewesen, sie rückwärts ausgeparkt habe. Als sie gerade dabei gewesen sei, nach links einzuschlagen, um ein am Fahrbahnrand parkendes Fahrzeug zu umfahren, haben sie bemerkt, dass der Kl. mit seinem Pkw herannahte. Sie sei daraufhin stehen geblieben und habe auf die Bremse getreten, weshalb die Bremslichter aufleuchteten. Der Kl. sei dann völlig überraschend hinten auf

ihren Pkw aufgefahren. Das Rückwärtsfahrmanöver habe sich nicht mehr im Unfallgeschehen niedergeschlagen, da ihr Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision bereits gestanden habe.

Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Ausweislich eines eingeholten unfallanalytischen Sachverständigengutachtens hat sich das Fahrzeug der Bekl. im Kollisionszeitpunkt mit 4–5 km/h in Rückwärtsfahrt befunden. Anhaltspunkte dafür, dass der Pkw des Kl. im Zeitpunkt des Zusammenstoßes in Bewegung gewesen sei, gab es hingegen nicht. In zeitlicher Hinsicht wäre der Kl. bei einem Schulterblick der Bekl. ohne weiteres sichtbar gewesen.

Die Klage hatte Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Das Gericht ist der Überzeugung, dass die Bekl. ohne hinreichende Beachtung des rückwärtigen Verkehrsraums rückwärts gegen das hinter ihr fahrende bzw. bereits zum Stehen gekommene Kl.-Fahrzeug gestoßen ist und damit gegen die besonderen Sorgfaltsanforderungen aus § 9 Abs. 5 StVO zuwidergehandelt hat. Nach dieser Vorschrift muss sich derjenige, der ein Fahrzeug führt, beim Rückwärtsfahren so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Das Rückwärtsfahren eines Kraftfahrzeugs ist ein so gefährlicher Verkehrsvorgang, dass der Fahrer alle zur Vermeidung schädlicher Folgen erforderlichen Maßnahmen treffen muss. Hierzu gehört es, dass er sich durch Rückschau darüber zu vergewissern hat, ob er durch sein Anfahren nicht andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder unzumutbar behindert. Der Rückwärtsfahrende hat sich auch beim Rangieren aus einer Grundstücksausfahrt ganz besonders sorgfältig zu verhalten. Er hat vor allem permanent den Verkehrsraum hinter seinem Fahrzeug zu beobachten, um entsprechend schneller reagieren zu können, sollte sich ein Fahrzeug von hinten nähern. Beachtet er diese Grundsätze nicht, so kann ihm beim Zusammenstoß mit einem Fahrzeug aufgrund der sich aus §§ 9 Abs. 5, 10 StVO ergebenden besonderen Sorgfaltspflichten die volle Haftung treffen. Der gerichtlich bestellte Unfallanalytiker hat in diesem Zusammenhang überzeugend und nachvollziehbar erläutert, dass sich der Pkw der Bekl. im Kollisionszeitpunkt in Rückwärtsfahrt befunden hat. Anhaltspunkte dafür, dass der Kl. im Kollisionszeitpunkt in Bewegung gewesen sei, gab es entgegen nicht.

Ein die Betriebsgefahr des Kl.-Fahrzeugs erhöhender Verkehrsverstoß des Kl. ist nicht nachgewiesen. Im Rahmen der Haftungsabwägung ist zu seinen Lasten auch nicht die allgemeine Betriebsgefahr mit 20 % anzurechnen. Hier liegt nach Auffassung des Gerichts angesichts der erhöhten Sorgfaltsanforderungen ein besonders schwerwiegender Verkehrsverstoß der Bekl. vor, der die allgemeine Betriebsgefahr des Pkw des Kl. verdrängt. Der Sachverständige hat insofern nämlich ebenso überzeugend ausgeführt, dass der Unfall für die Bekl. mit großer Wahrscheinlichkeit vermeidbar gewesen wäre, da der Kl. in zeitlicher Hinsicht bei einem Schulterblick sichtbar gewesen wäre.

5. Überholen (§ 5 StVO)

Überholen ist der tatsächliche, absichtslose Vorgang des Vorbeifahrens auf demselben Straßenteil an einem anderen Verkehrsteilnehmer, der sich in dieselbe Richtung bewegt oder verkehrsbedingt hält.

Das Überholen ist stets ein gefährlicher und unfallträchtiger Vorgang. Es darf mit dem Überholen an Stellen, an denen es an sich erlaubt ist, nur begonnen werden, wenn sicher-

gestellt ist, dass der Überholvorgang ohne Behinderung oder Gefährdung anderer beendet werden kann. Außerdem muss das Überholvorhaben bei unklarer Verkehrslage, also wenn sich der Vordermann nicht eindeutig verhält, zurückgestellt werden (§ 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

a) Grundkonstellation

(1)

- 1. Wer als Teilnehmer des fließenden Verkehrs hinter einem Hindernis den bevorrechtigten Gegenverkehr abfließen lässt und auf Weiterfahrt wartet, unterliegt nicht den besonderen Sorgfaltsanforderungen des § 10 StVO (Anfahren vom Fahrbahnrand).**
- 2. In einer unklaren Verkehrslage, § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO, ist es dem überholwilligen Verkehrsteilnehmer untersagt, sein Vorhaben umzusetzen. Tut er dies gleichwohl, kann dies im Falle einer Kollision mit dem eingeholten Fahrzeug sogar zu seiner Alleinhaftung führen.**

Amtsgericht Pinneberg, Urteil vom 2. Juli 2021 – 73 C 32/20

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Pkw eine innerörtliche Straße. Die Bekl. befand sich mit ihrem Kfz in derselben Richtung hinter dem Pkw des Kl. Im weiteren Verlauf der Fahrbahn parkten in Fahrtrichtung mehrere Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand. Die Gegenfahrbahn war unbeparkt, es gab indes keinen Gegenverkehr. Unter im einzelnen streitigen Umständen kam es einer seitlichen Kollision zwischen dem Pkw des Kl. und dem Fahrzeug der Bekl.

Der Kl. behauptet, er sei hinter einem parkenden Kfz eingeschert, um den bevorrechtigten Gegenverkehr passieren zu lassen. Er habe dort mit nach links gesetztem Fahrtrichtungsanzeiger gewartet. Vor dem parkenden Kfz sei ein Fahrschulwagen ebenfalls in eine Lücke eingeschert. Sein Pkw und der Fahrschulwagen hätten leicht schräg in den jeweiligen Lücken gestanden. Er habe, als ein Weiterfahren möglich war, dem vor ihm befindlichen Fahrschulwagen das Anfahren gewähren wollen. Die Bekl. habe sein Fahrzeug überholt, während es noch stand, und sei mit diesem kollidiert.

Die Bekl. trägt vor, der Kl. habe in seinem Fahrzeug am rechten Fahrbahnrand gehalten und den rechten Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt. Sie sei dann an dem Pkw des Kl. vorbeigefahren. Als sie dessen Heck erreicht habe, sei der Kl. vom Fahrbahnrand angefahren, ohne den entsprechenden Fahrtrichtungsanzeiger zu setzen oder sich umzusehen. Ein Ausweich- oder Bremsmanöver sei nicht mehr möglich gewesen.

Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Die Klage hatte Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Die Bekl. hat gegen die Pflichten beim Überholen aus § 5 StVO verstoßen. Wer ein Fahrzeug überholt, welches an einer Fahrbahnengstelle verkehrsbedingt wartet, hat die Pflichten eines Überholenden aus § 5 StVO und nicht lediglich des Vorbeifahrenden aus § 6 StVO zu beachten. Dies bedeutet, dass die Bekl. aufgrund einer unklaren Verkehrslage nicht hätte überholen dürfen, auch wenn die Gegenfahrbahn bereits frei war, denn wegen der der Bekl. vorausfahrenden und lediglich in den Lücken zwischen den parkenden Fahrzeugen wartenden Kfz war für sie nicht ersichtlich, ob ein gefahrloses Überholen überhaupt möglich war.

Zur Überzeugung des Gerichts steht fest, dass die Bekl. den Pkw des Kl. überholt hat, während dieser sich schräg hinter einem parkenden Fahrzeug befand. Zwar hat die Bekl. an-

gegeben, der Kl. habe rechts geblinkt. Diese Aussage hält das Gericht indessen nicht für glaubhaft. Die Bekl. hatte augenscheinlich keine eigene Erinnerung mehr an den Unfall. Sie hat ihre ursprüngliche Aussage von einem Zettel abgelesen. Letztlich war auch die Wortwahl der Bekl. sehr schematisch, was für eine auswendig gelernte Aussage spricht. Ferner konnte sie zur genauen Parksituation auf der Straße und auch zu dem Verkehr um sie herum - anders als der Kl. - keine Angaben machen. Das Gericht ist insofern davon überzeugt, dass der Kl. aufgrund der Verkehrssituation mit Gegenverkehr und einem vorausfahrenden Fahrschulfahrzeug verkehrsbedingt gehalten hatte und es dann zum Zusammenstoß mit dem überholenden Fahrzeug der Bekl. kam. Unter diesen Umständen hätte die Bekl. aber nicht überholen dürfen, da jedenfalls eine unklare Verkehrslage vorgelegen hat. In dieser Lage ist für den Überholenden nicht sicher zu erkennen, ob er gefahrlos überholen kann, weswegen dieses Manöver nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 StVO untersagt war.

Den Kl. trifft demgegenüber kein Verschulden. Ein Anfahren vom Straßenrand gemäß § 10 StVO lag nicht vor, da er als Teilnehmer des fließenden Verkehrs lediglich hinter einem Hindernis wartete. Er hat schließlich auch nicht gegen die Pflichten des Vorbeifahrenden aus § 6 S. 2 StVO verstoßen, die darin bestehen, auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren sowie das Wiedereinordnen anzukündigen. Der Kl. war im Unfallzeitpunkt nämlich noch nicht im Begriff, an dem vor ihm parkenden Fahrzeug vorbeizufahren und damit auszuscheren, sondern wartete schlicht und ergreifend das Anfahren des Fahrschulwagens ab. In der Gesamtschau haftet die Bekl. für das Unfallgeschehen daher allein.

(2)

- 1. Gemäß § 5 Abs. 4 S. 2 StVO ist beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern einzuhalten. Dieser richtet sich nach der Lage des Einzelfalls, insbesondere nach der Art der Fahrzeuge und der Geschwindigkeit des Überholenden, den Fahrbahnverhältnissen, dem Wetter und dem Verhalten des Eingeholten. In der Regel reicht 1 m Seitenabstand beim Überholen eines anderen Kfz aus.**
- 2. Kommt es auf gerader Strecke zur seitlichen Kollision zweier Fahrzeuge, wobei der Überholende den gebotenen Seitenabstand von 1 m unterschreitet und der Eingeholte den rückwärtigen Verkehr nicht angemessen beobachtet und deshalb erst sehr spät bemerkt, dass sein Fahrzeug überholt wird, ist eine Haftungsverteilung von 2/3 zu 1/3 zulasten des Überholers angemessen.**

Amtsgericht Flensburg, Urteil vom 17. Juni 2021 – 65 C 32/21 (SVR 2022, 188)

Sachverhalt:

Die Kl. befuhr mit ihrem Pkw eine Kreisstraße zwischen zwei Ortschaften. Die Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 4,75 m ohne Mittelstreifen auf. Vor ihr fuhr auf dem asphaltierten Teil der Fahrbahn mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h der Bekl. mit seinem Kfz, einem VW T5, der etwa 2,20 m breit ist. Da die Kl. deutlich schneller unterwegs war, entschloss sie sich, das Fahrzeug des Bekl. auf gerader Strecke zu überholen, als kein Gegenverkehr kam und kein Fahrzeug hinter ihr war. Nachdem die Kl. den Blinker gesetzt und zum Überholen angesetzt hatte, kam es zur Kollision zwischen dem Außenspiegel des Bekl.-Fahrzeugs und dem Dachholm des Pkw der Kl., als die beiden Fahrzeugen etwa auf gleicher Höhe waren. Der Bekl. hatte deren Fahrzeug zuvor nicht wahrgenommen und an der Unfallstelle aufgrund der

geringen Fahrbahnbreite nicht mit einem Überholvorgang gerechnet.

Die Kl. behauptet, der Bekl. habe sein Fahrzeug plötzlich nach links gezogen, als sie schon auf Höhe des Kfz gewesen sei. Sie sei daher gezwungen gewesen, ihr Fahrzeug zur Vermeidung einer Kollision auf den Grünstreifen zu lenken. Dennoch habe sie eine Kollision der Fahrzeuge nicht vermeiden können.

Der Bekl. trägt vor, es sei zur Kollision gekommen, weil die Kl. während des Überholvorgangs einen zu geringen Seitenabstand zu seinem Kfz gehalten habe. Er selbst habe sich die ganze Zeit spurtreu in seiner Richtungsfahrbahn gehalten.

Der Versicherer des Bekl. hat vorgerichtlich 30 % reguliert.

Die Kl. begehrt Schadenersatz nach einer Quote von 60 %.

Die Klage hatte nur zu einem geringen Teil Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Zwar hat der Bekl. gegen die Grundregel des § 1 Abs. 2 StVO verstoßen, indem er nach seinen eigenen Angaben den rückwärtigen Verkehr nicht angemessen beobachtet und deshalb erst sehr spät bemerkt hat, dass sein Fahrzeug von der Kl. überholt wurde. Ein weiterer Vorwurf kann dem Bekl. indessen nicht gemacht werden, insbesondere ist es der Kl. nicht gelungen, diesem einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot gemäß § 2 Abs. 2 StVO nachzuweisen.

Demgegenüber ist der Kl. ein schuldhafter Verstoß gegen die Vorschrift des § 5 Abs. 4 S. 2 StVO vorzuwerfen. Danach ist beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern einzuhalten. Die Frage nach dem ausreichenden Seitenabstand richtet sich nach der Lage des Einzelfalls, insbesondere nach der Art der Fahrzeuge und der Geschwindigkeit des Überholenden, den Fahrbahnverhältnissen, dem Wetter und dem Verhalten des Eingeholten. In der Regel reicht 1 m Seitenabstand beim Überholen aus. Auch hier war ein Mindestseitenabstand von jedenfalls 1 m einzuhalten, denn aufgrund seiner Größe ging von dem VW T5 des Bekl. eher eine gesteigerte Gefahr aus, welcher einer Reduktion des gebotenen Seitenabstands entgegensteht.

Den Mindestseitenabstand von 1 m hat die Kl. nicht eingehalten. Die Fahrbahn ist im Bereich der Unfallstelle unstrittig insgesamt ca. 4,75 m breit. Allein die Breite des VW T5 des Bekl. beträgt ca. 2,20 m. Unter Berücksichtigung eines Seitenabstands des Bekl.-Fahrzeugs nach rechts und der Breite des von der Kl. geführten Pkw steht fest, dass diese im Rahmen des Überholvorgangs den erforderlichen Mindestabstand zum Überholten nicht eingehalten hat.

Die durch das schuldhafte Verhalten der Kl. erhöhte Betriebsgefahr wiegt schwer und führt zu einer Haftung ihrerseits zu zwei Drittel.

b) Überholen auf Autobahnen

(1)

- 1. Gemäß § 5 Abs. 4 S. 1 StVO muss derjenige, der zum Überholen ausscheren will, sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Wechsel auf die Überholspur einer Autobahn ist grundsätzlich von der Alleinhaftung des Spurwechslers auszugehen, da er das Vorrecht des anderen Verkehrsteilnehmers verletzt.**
- 2. Kommt es auf einer Autobahn zur Kollision zwischen einem auf die Überholspur wechselnden Pkw und einem diese mit einer Geschwindigkeit von ca. 220 km/h befahrenden Verkehrsteilnehmer, so begehrt letzterer zwar keinen Geschwindigkeitsverstoß; gleichwohl ist**

es sachgerecht, die einfache Betriebsgefahr (25 %) als Mithaftung in Ansatz zu bringen, es sei denn, er weist nach, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Schadenereignis mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre.

Amtsgericht Eutin, Urteil vom 13. Mai 2022 – 21 C 719/20

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Pkw die rechte Fahrspur einer Autobahn und beabsichtigte, ein vor ihm fahrendes Fahrzeug zu überholen. Auf der linken Fahrspur näherte sich der Bekl. in seinem Fahrzeug; dieser fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 220 km/h. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt an der Unfallstelle nicht. Es kam zu einer Kollision der beiden Fahrzeuge, wobei der genaue Hergang des Unfalls streitig ist.

Der Kl. behauptet, er habe vor dem Überholmanöver in den Rück- und Seitenspiegel geschaut und keinen hinter ihm befindlichen Verkehr sehen können. Er habe den Überholvorgang eingeleitet und sei auf die linke Fahrspur gefahren. Dann habe er das Bekl.-Fahrzeug gesehen, den Überholvorgang sofort abgebrochen und sei wieder nach rechts gefahren, ohne den Bekl. zu gefährden. Dieser habe sein Fahrzeug stark abgebremst, sei ins Schlingern gekommen und habe sein wieder auf der rechten Fahrbahn fahrendes Fahrzeug gerammt, welches sich daraufhin gedreht habe und gegen die Leitplanke gestoßen und schließlich nach einer nochmaligen Drehung an der Leitplanke zum Stehen gekommen sei.

Der Bekl. trägt vor, der Kl. sei unmittelbar vor ihm auf die Überholspur gezogen. Er habe durch ein Bremsmanöver den Unfall noch zu verhindern versucht, was ihm indessen nicht gelungen sei.

Der Versicherer des Bekl. hat vorgerichtlich 25 % reguliert. Der Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Ausweislich eines eingeholten Unfallrekonstruktionsgutachtens ist die Schilderung des Kl. zwar noch plausibel, aber wenig wahrscheinlich, wohingegen die Unfalldarstellung des Bekl. problemlos in einem Weg-Zeit-Diagramm dargestellt werden könne. Aus technischer Sicht sei die Beschreibung des Bekl. für wahrscheinlicher zu halten. Allerdings hätte der Bekl. bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zur Vermeidung des Unfalls beitragen können.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten nachvollziehbar erläutert, dass die Unfallschilderung des Bekl. problemlos mit den Anknüpfungstatsachen vereinbar sei. Aus technischer Sicht sei die Beschreibung des Bekl. daher wesentlich wahrscheinlicher als diejenige des Kl. Das Gericht schließt sich nach eigener Würdigung den Ausführungen des Sachverständigen an. Vor diesem Hintergrund steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Kl. seinen Sorgfaltspflichten aus § 5 Abs. 4 S. 1 StVO nicht nachgekommen ist. Danach muss derjenige, der zum Überholen ausscheren will, sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Wechsel auf die Überholspur einer Autobahn ist grundsätzlich von der Alleinhaftung des Spurwechslers auszugehen, da er das Vorrecht des anderen Verkehrsteilnehmers verletzt.

Indessen war der Unfall auch für den Bekl. nicht unvermeidbar. Im Gutachten des Unfallanalytikers heißt es insofern, dass der Bekl. unter Einhaltung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen (130 km/h) zur Vermeidung der Kollision hätte beitragen können.

Wird ein Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, in einen Unfall verwickelt, so kann

er sich, wenn er auf Ersatz des Unfallschadens in Anspruch genommen wird, nicht auf die Unabwendbarkeit des Unfalls berufen, es sei denn, er weist nach, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Schadenereignis mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre.

Der Bekl. muss sich daher zumindest die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs zurechnen lassen und haftet daher mit einer Quote von 25 % für die Folgen des Unfalls. In dieser Höhe sind die Schäden indessen bereits reguliert, sodass kein weiterer Schadenersatzanspruch mehr besteht.

(2)

Wer auf Autobahnen die zulässige Richtgeschwindigkeit um ca. 20 km/h überschreitet, haftet, wenn er ansonsten unverschuldet durch ein zum Zwecke des Überholens ausscheres Fahrzeug in eine Kollision verwickelt wird, in Höhe der von seinem Kfz ausgehenden Betriebsgefahr zu 20 % mit.

Amtsgericht Eutin, Urteil vom 1. März 2022 – 23 C 452/18

Sachverhalt:

Die Kl. befuhr mit ihrem Pkw den rechten Richtungsfahstreifen einer Autobahn. Sie beabsichtigte, ein vorausfahrendes Wohnmobil zu überholen und wechselte auf die linke Spur. Von hinten näherte sich der Bekl. mit seinem Pkw, dieser geriet bei dem Versuch, eine Kollision mit dem Fahrzeug der Kl. zu vermeiden, auf die linke Bankette, wobei es zu einer Berührung zwischen beiden Fahrzeugen kam. Der Pkw der Kl. geriet ins Schleudern und kam auf der Mitte der Autobahn zum Stehen. Das vom Bekl. gesteuerte Fahrzeug geriet ins Schlingern quer über beide Fahrspuren über den rechten Seitenstreifen auf den daneben gelegenen Grünstreifen und sodann zurück auf den Seitenstreifen.

Die Kl. behauptet, sie habe einen Schulterblick getätigt und hierbei gesehen, dass das von hinten herannahende Fahrzeug des Bekl. auf der linken Fahrspur noch sehr weit weg gewesen sei. Als sie bereits seit längerem auf der linken Spur gewesen sei, sei von hinten die Lichthupe betätigt worden und der Bekl. links an ihr vorbeigefahren. Ihr Fahrzeug sei nach rechts gegen das Wohnmobil geprallt und von dort zurück über die linke Fahrspur bis zur Leitplanke. Nach dem Spurwechsel sei zwischen ihrem Fahrzeug, das sie mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h bewegt habe, und dem mit einer Geschwindigkeit von 180–200 km/h herannahenden Bekl.-Pkw eine Distanz von bestimmt 400 m gewesen. Der Bekl. hätte den Unfall durch ein unverzüglich eingeleitetes Bremsmanöver leicht vermeiden können.

Der Bekl. trägt vor, er sei mit ca. 150 km/h gefahren, als die Kl. ohne zu blinken von der rechten auf die linke Fahrspur ausgeschart sei. Er habe sofort eine Vollbremsung eingeleitet, der Abstand zum Pkw der Kl. sei aber so gering gewesen, dass der Unfall nicht hätte vermieden werden können. Die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit habe sich nicht unfallursächlich ausgewirkt.

Der Versicherer des Bekl. hat vorgerichtlich den nachgewiesenen und erstattungsfähigen Schaden der Kl. unter Zugrundelegung einer Haftungsquote von 25 % reguliert.

Die Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Ausweislich eines gerichtlich eingeholten Unfallrekonstruktionsgutachtens ist nicht davon auszugehen, dass der Bekl. verspätet gebremst hat. Es kann ferner nicht mit Gewissheit gesagt werden, ob eine eventuell verzögerte Bremsreaktion des Bekl. sich überhaupt auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hätte.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Zulasten des Bekl. ist zu berücksichtigen, dass er mit seinem Fahrzeug unstreitig die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h um 20 km/h überschritten hat. Diese Überschreitung der Richtgeschwindigkeit erhöht die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr, die das Gericht mit 20 % veranschlagt. Zulasten der Kl. war zu berücksichtigen, dass diese unstreitig ohne zweiten Schulterblick den Fahrstreifen gewechselt hat. Zudem hat sie nicht bewiesen, dass der Bekl. mit seinem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 180–200 km/h gefahren ist, bevor es zum Unfall kam. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, insbesondere aufgrund des eingeholten Sachverständigengutachtens, steht nicht zur Gewissheit des Gerichts fest, dass der Bekl. nicht innerhalb der ihm zuzubilligenden Reaktionszeit ein Bremsmanöver eingeleitet hat. Nach den überzeugenden, plausiblen und widerspruchsfreien Ausführungen des Gutachters kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Bekl. zu spät gebremst hat. Ebenso kann nicht sicher gesagt werden, ob eine möglicherweise verzögerte Bremsreaktion des Bekl. sich überhaupt auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hätte oder der Unfall so hätte vermieden werden können.

Danach ist der einzige feststehende Umstand, der zu einer Mithaftung des Bekl. führt, die Tatsache, dass er vor der Kollision die geltende Richtgeschwindigkeit um 20 km/h überschritten hat. Weitere Verkehrsverstöße zulasten des Bekl. sind jedoch nicht zu berücksichtigen.

Der Kl. stand deshalb gegenüber dem Bekl. ein Anspruch auf Erstattung von 20 % ihres Schadens zu. Diesen Anspruch hat der Versicherer des Bekl. durch die vorgerichtlich geleisteten Zahlungen bereits erfüllt.

c) Überholen einer Kolonne

(1)

- 1. Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.**
- 2. Bleibt offen, wer aus einer Fahrzeugkolonne zum Zwecke des Überholens zeitlich zuerst ausgesichert ist und kollidieren beide Überholwilligen auf der Gegenfahrspur, ist eine hälftige Schadenteilung sachgerecht.**

Amtsgericht Itzehoe, Urteil vom 19. Mai .2022 – 90 C 57/21

Sachverhalt:

Die Kl. befuhr mit ihrem Pkw eine innerörtliche Straße. Hinter ihr fuhr der Zeuge G, dahinter der Bekl. mit seinem Kfz. Vor dem Fahrzeug der Kl. fuhr ein Lkw. Sowohl die Kl. als auch der Bekl. beabsichtigten, zu überholen. Während des Überholvorgangs kam es zur Kollision zwischen dem Kfz der Kl. und dem Fahrzeug des Bekl., wobei die näheren Umstände streitig sind.

Die Kl. behauptet, der Bekl. sei mit überhöhter Geschwindigkeit auf ihr bereits seit mehreren Sekunden vollständig auf der Überholspur befindliches Fahrzeug aufgefahren und hafte daher für den Schaden allein.

Der Bekl. trägt vor, er habe sich bereits längere Zeit im Überholvorgang befunden, als plötzlich und ohne den Blinker zu setzen, die Kl. ihren Pkw auf die Überholspur gelenkt habe.

Die Kl. begehrt vollen Schadenersatz.

Der Zeuge G vermochte im Detail weder etwas zu den gefahrenen Geschwindigkeiten der Unfallbeteiligten noch zu der Frage, welches Fahrzeug zeitlich zuerst auf die Gegenfahrspur ausgesichert war, zu sagen.

Die Klage hatte teilweise Erfolg.

Entscheidungsgründe:

In den entscheidenden Punkten konnte der Unfall nicht aufgeklärt werden. Allerdings geht das Gericht durch die Aussage des neutralen Zeugen G davon aus, dass sich die Kl. mit ihrem Fahrzeug bereits vollständig auf der Überholspur befunden hat, als der Bekl. mit seinem Pkw von hinten auf dieses auffuhr. Im Übrigen ergab sich indessen kein heutiges eindeutiges Bild zu Abständen und Zeitabläufen. Eine Feststellung zu erhöhten Verursachungsbeiträgen auf der einen oder anderen Seite war daher nicht zu treffen.

Auch die Aussage des Zeugen G führte im Ergebnis zu keiner eindeutigen Bewertung des Sachverhalts. Einerseits gab er an, der Ablauf sei sehr schnell gewesen und er habe unmittelbar nach dem Wechsel der Kl. auf die Gegenfahrbahn im linken Augenwinkel wahrgenommen, dass der Bekl. ihn überholte und stark bremste, was für einen sehr plötzlichen Spurwechsel der Kl. spricht. Andererseits schilderte der Zeuge G aber auch, dass die Kl. mit ihrem Pkw ca. drei Fahrzeuglängen vor ihm wechselte und er dann, bevor es zum Unfall kam, auf den Lkw aufschloss, der noch zwei Fahrzeuglängen vor dem Pkw der Kl. gefahren sei, was für einen bereits länger vollendeten Wechsel auf die Gegenfahrspur spricht.

Letztlich hat das Gericht auch von dem angebotenen Beweismittel der Einholung eines Unfallrekonstruktionsgutachten absehen können, da dessen Ergebnis dahinstehen konnte. Selbst wenn ein Aufschlagwinkel anhand des Schadenbildes an beiden Fahrzeugen hätte ermittelt werden können, so wäre hieraus nicht zu schließen, wie lange sich die Kl. bereits auf der linken Spur befunden hat und wie schnell sie die Spur gewechselt hatte. Ebenso besagt der Aufschlagwinkel nichts darüber, ob die Kl. langsam die Spur wechselte oder schnell nach links fuhr.

Nach alledem war der Unfallhergang im Detail unaufklärbar und die Feststellung, dass es sich bei dem Unfall um ein für den Bekl. oder für die Kl. unabwendbares Ereignis handelte, war nicht zu treffen. Insofern ist wegen Unaufklärbarkeit des Unfallhergangs eine hälftige Schadenteilung sachgerecht.

(2)

- 1. Wer bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn entgegen § 5 Abs. 1 StVO falsch auf der rechten Seite überholt, kann nach § 5 Abs. 2 S. 1 StVO eine Behinderung des Gegenverkehrs, der seinerseits gemäß § 9 Abs. 3 S. 1 StVO entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren zu lassen verpflichtet ist, nicht ausschließen.**
- 2. Kollidieren in einem ampelgeregelten Kreuzungsbereich ein Linksabbieger mit einem entgegenkommenden Geradeausfahrer, der verbotswidrig die mit einem Pfeil versehene Rechtsabbiegerspur nutzt, um an einer Fahrzeugkolonne im geradeaus Fahrstreifen vorbeizufahren, kann eine überwiegende Haftung des an sich bevorrechtigten Geradeausfahrers (60 %) angezeigt sein, wenn dieser darüber hinaus mit den Sicht- und Witterungsverhältnissen unangepasster Geschwindigkeit in die Kreuzung einfährt.**

Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 28.5.2020
– 7 U 232/19 (NZV 2021, 478)

Vorinstanz: Landgericht Kiel, Urteil vom 7.10.2019 – 17 O 93/19

Sachverhalt:

Der Kl. befuhr mit seinem Motorrad eine innerörtliche Straße. Es war noch dunkel und die Straßen waren regennass. Der Bekl. befuhr mit seinem Pkw diese Straße in entgegen-

gesetzter Fahrtrichtung. Er wartete auf der dortigen Linksabbiegerspur vor der rot geschalteten Ampel. In der Gegenfahrtrichtung stand ein Lkw auf der Geradeausfahrspur, der ebenfalls vor der für ihn maßgeblichen rot geschalteten Ampel wartete. Hinter dem Lkw befanden sich vier bis fünf Pkw. Als die für die Parteien jeweils maßgeblichen Ampeln auf grün umschalteten, fuhr der Bekl. an. Nachdem er festgestellt hatte, dass der eigentlich Vorfahrtberechtigte Lkw auf der gegenüberliegenden Geradeausspur sehr langsam anfuhr, setzte der Bekl. zum Abbiegevorgang nach links an, um vor dem Lkw in die abgehende Straße einzubiegen. Der Kl. überholte zunächst die hinter dem Lkw fahrenden Pkw und sodann den unmittelbar an der (noch roten) Ampel haltenden Lkw auf der Rechtsabbiegerspur. Er beabsichtigte, anschließend wieder nach links auf die Geradeausspur zu wechseln und seine Fahrt fortzusetzen. Den Bekl. bemerkte er erst, als er sich im Kreuzungsbereich befand. Hier bremste er sein Motorrad ab. Das Vorderrad des Motorrads rutschte auf der nassen Fahrbahn weg, so dass der Kl. stürzte. Das Motorrad kollidierte sodann, ohne den Kl., mit dem Pkw des Bekl.

Der Kl. behauptet, er sei mit 40–50 km/h in den Kreuzungsbereich eingefahren. Der Bekl. hätte nicht vor dem Lkw nach links abbiegen dürfen. Er selbst hätte – auch auf der Rechtsabbiegerspur – in jedem Fall Vorfahrt gehabt.

Der Bekl. trägt vor, der Unfall sei für ihn unvermeidbar gewesen. Der Kl. habe gegen das Gebot des Linksüberholens verstoßen. Wäre er rechts abgebogen, wäre es nicht zu dem Unfall gekommen. Er selbst habe nicht damit rechnen müssen, dass ein möglicherweise rechtsseitig neben dem Lkw aufschließendes Fahrzeug verbotswidrig in Geradeausrichtung weiterfährt.

Der Kl. begehrt vollen Schadensersatz.

Das Landgericht hat der Klage zu 40 % entsprochen: Zwar habe der Bekl. gegen § 9 Abs. 3 StVO verstoßen. Andererseits habe aber der Kl. den Unfall wesentlich mitverschuldet, indem er entgegen § 5 Abs. 1 StVO rechts überholt und zudem gegen das Sorgfaltsgebot aus § 5 Abs. 2 StVO verstoßen habe. Der Bekl. habe den Kl. beim Anfahren an der grünen Ampel und bei der Einleitung des Abbiegevorgangs noch nicht wahrnehmen können; die Betriebsgefahr des Motorrads des Kl. sei durch dessen Verschulden deutlich erhöht gewesen. Der Kl. habe die Verkehrslage auf der Gegenfahrbahn über-

haupt nicht einsehen können, als er sein Motorrad beschleunigt habe, um die Fahrzeuge und den Lkw vor ihm rechts zu überholen.

Die Berufung des Kl. hatte keinen Erfolg.

Entscheidungsgründe:

Zu Recht hat das Landgericht dem Kl. nur 40 % seines nachgewiesenen und erstattungsfähigen Schadens zugesprochen. Bei der nach § 17 StVG vorzunehmenden Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahren nur unstrittige bzw. zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage haben demgegenüber außer Betracht zu bleiben. Die jeweils ausschließlich unstrittigen oder nachgewiesenen Tatbeiträge müssen sich zudem auf den Unfall ausgewirkt haben. Dabei obliegt der Beweis demjenigen, der sich auf einen in die Abwägung einzustellenden Gesichtspunkt beruft. Hier ist das Landgericht nach zutreffender Beweiswürdigung zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Haftung des Bekl. aus § 9 Abs. 3 StVO begründet ist, die Betriebsgefahr des Motorrads des Kl. durch dessen Verschulden jedoch deutlich erhöht war. Der Kl. hat hier nicht nur entgegen § 5 Abs. 1 StVO falsch auf der rechten Seite überholt, sondern konnte nach § 5 Abs. 2 S. 1 StVO bei regennasser Fahrbahn und Dunkelheit auch eine Behinderung des Gegenverkehrs nicht ausschließen. Darüber hinaus hat er die Pfeilmarkierungen auf der Fahrbahn (Zeichen 297 der Anl. 2 StVO) missachtet und ist unerlaubt auf der vorgesehenen Rechtsabbiegerspur mit seinem Motorrad rechts an den sich vor ihm auf der Geradeausfahrspur befindenden Fahrzeugen vorbeigefahren. Dabei ist der Kl. nach eigenen Angaben unmittelbar nach dem Umspringen der Ampel auf grün ca. 40-50 km/h gefahren. Dies war angesichts der Witterungs- und Sichtverhältnisse nicht angepasst und deutlich zu schnell. Die Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge durch das Landgericht ist nach alledem nicht zu beanstanden. Angesichts der eigenen gravierenden Verkehrsverstöße durfte der Kl. nicht darauf vertrauen, dass sich alle anderen Verkehrsteilnehmer in dieser Situation vorschriftsmäßig verhalten.

II. Amtliche Veröffentlichungen

Service Level Agreement für die Elektronische Registerbearbeitung (Handels-, Partnerschafts-, Genossenschafts- und Vereinsregister) (SLA-ERegB-AV)

AV d. MJG v. 29. März 2023 – II 35 / 1500-18-670/2019-5191/2022 –
(SchIHA 2023 S. 129)

Inhaltsverzeichnis

1 Zweck des SLA-ERegB-AV	130
2 Geltungsbereich	130
3 Leistungsumfang	130
4 Abgrenzungen	131
5 Leistungsbeschreibung	131
5.1 Betriebszeiten	131
5.2 Supportzeiten	131
5.3 System- und Wartungszeiten	131
5.4 Verfügbarkeit	132
5.5 Störungsmanagement	132

5.5.1 Ziel des Störungsmanagements	132
5.5.2 Störungsprioritäten	132
5.5.3 Reaktions- und Bearbeitungszeiten	133
5.5.4 Rückmeldezeiten	133
5.5.5 Meldewege	133
5.5.6 Meldedaten einer Störung	134
6 Mitwirkung / Obliegenheiten des Anwenders	134
7 KPI und Reporting	134
8 Eskalationskriterien	134
9 Regelmäßige Gespräche	135
10 In Kraft treten	135
11 Anlage I: Abkürzungsverzeichnis	135
12 Anlage II: Muster Beteiligte und Ansprechpartner	135

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammenspiel UC, OLA und SLA für von der GemIT erbrachte IT-Services	130
Abbildung 2: Beteiligte einer Störung	131
Abbildung 3: Standard-System- und Wartungszeiten	131

Abbildung 4: Ankündigung von abweichenden System- und Wartungszeiten	131
Abbildung 5: Ankündigung von kurzfristigen Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten	132
Abbildung 6: Prioritätenmatrix	132
Abbildung 7: Beschreibung des Kriterium „Auswirkung“ der Prioritätenmatrix	132
Abbildung 8: Beschreibung des Kriterium „Dringlichkeit“ der Prioritätenmatrix	133
Abbildung 9: Reaktionszeiten je Störungspriorität	133
Abbildung 10: Rückmeldezeiten je Störungspriorität	133
Abbildung 11: Überblick Messung Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie Ausfallzeit	133
Abbildung 12: Meldewege einer Störung	134
Abbildung 13: Datenfelder Meldung einer Störung	134
Abbildung 14: Beschreibung KPIs und Reports	134

Redaktionelle Hinweise:

Die Begriffe Operational und Service Level Agreement sind feststehende Bezeichnungen aus ITIL V3. Es handelt sich im Folgenden daher nicht um eine Vereinbarung, sondern um eine verbindliche Allgemeine Verfügung des Ministeriums für Justiz und Gesundheit.

Im Dokument wurden möglichst geschlechtsneutrale Begriffe verwendet. In Fällen, in denen männliche oder weibliche Begriffe aus sprachlichen Gründen gewählt werden mussten, sind selbstverständlich alle Geschlechter angesprochen.

1 Zweck des SLA-ERegB-AV

Das grundsätzliche Ziel jeder IT ist, einen möglichst sicheren, effizienten und reibungslosen Betrieb aller Verfahren zu erreichen. Wo allerdings Menschen und IT im Einsatz sind, sind eine 100%ige Verfügbarkeit bzw. Fehlerfreiheit nahezu unmöglich. Die zunehmende Komplexität und Vernetzung der IT-Landschaft machen es zudem erforderlich, Aufgabenteilungen und Verantwortlichkeiten zu definieren.

Daher ist es wichtig, klare Regelungen, Zuständigkeiten und Abläufe zu vereinbaren und diese allen Beteiligten zugänglich zu machen. Nur so kann das Ziel eines möglichst störungsfreien Betriebs sämtlicher Verfahren erreicht werden.

Darüber hinaus sieht der ITIL-Prozess „Supplier- und Service Level Management“ der Justiz Schleswig-Holstein¹ vor, dass für jeden IT-Service ein Service Level Agreement vorliegen sollte. Der Betrieb des Fachverfahrens AUREG und der dazugehörigen E-Akte stellen je einen IT-Service der JustizIT² dar.

Zwischen dem **MJG (vertreten durch die GemIT) und Dataport** sowie ggf. den Softwareherstellern sind im Rahmen von sog. Underpinning Contracts (= Verträgen, kurz UC) Vereinbarungen (sog. Service Level Agreements) für den Betrieb von AUREG und der VIS-Umgebung für die E-Registerakte getroffen worden, die die Leistungserbringung regeln. Unter anderem ist dort geregelt, welche Verfügbarkeit der Systeme erwartet werden kann, welche Support- und Reaktionszeiten vereinbart wurden und wie die Fehlerbearbeitung erfolgt.

Mit den vorgenannten Vereinbarungen ist das Verhältnis zwischen den Verfahrenspflegestellen³ AUREG sowie E-Akte und Dataport geregelt.

Auf der anderen Seite sind Regelungen im Innenverhältnis, also

- **zwischen der GemIT und den Bedarfsträgern⁴** erforderlich, damit auch hier der Grad der Leistungserbringung dokumentiert wird und ein gegenseitiges Verständnis über die erwarteten und zu erbringenden

Leistungen besteht. Diese Regelungen werden als Service Level Agreements (kurz SLA) bezeichnet.

- **zwischen der GemIT und den verschiedenen IT-Stellen der Justiz⁵** erforderlich, welche die intern zu erbringenden Leistungen dokumentieren, die erforderlich sind, um die mit den Bedarfsträgern vereinbarten Service Levels zu erbringen. Auch hier muss ein gegenseitiges Verständnis über die erwarteten und zu erbringenden Leistungen bestehen. Diese Regelungen werden als Operation Level Agreements (kurz OLA) bezeichnet. Die GemIT erlässt sowohl im 1st-Level OLAs für die Anwenderbetreuung³ als auch im 2nd-Level für die jeweils zuständigen dezentralen IT-Stellen.

Das folgende Schaubild soll das Zusammenspiel der Vereinbarungen veranschaulichen:

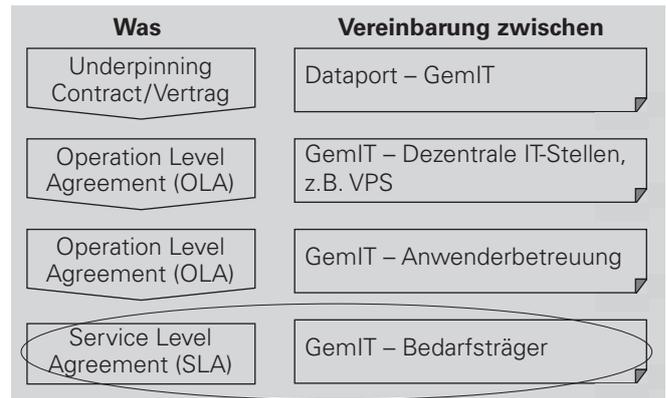


Abbildung 1: Zusammenspiel UC, OLA und SLA für von der GemIT erbrachte IT-Services

Die Inhalte der SLAs von Dataport wurden mit ihren relevanten Bestandteilen in diesem Dokument berücksichtigt.

In dieses Dokument wurden ebenfalls die Vereinbarungen aus dem Konzept „Anforderungen an Servicestrukturen und Supportzeiten“ V 1.0 vom 20.6.2018 integriert.

2 Geltungsbereich

Das vorliegende SLA Elektronische Registerbearbeitung (Handels-, Partnerschafts-, Genossenschafts- und Vereinsregister) gilt für die jeweilige Produktionsumgebung.

Es wird einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen, die alle 2 Jahre erfolgt. Die Verantwortung zur Durchführung obliegt dem „Ansprechpartner SLA“ bei der Partei B (siehe Anlage II: Beteiligte und Ansprechpartner). Für die Überprüfung werden die unter „Ansprechpartner SLA“ jeweils aufgeführten Personen der Partei A eingeladen (siehe Anlage II: Beteiligte und Ansprechpartner).

3 Leistungsumfang

Das vorliegende SLA beschreibt die Regelungen bezüglich der Betreuung des Betriebs der Fachverfahren AUREG und der E-Registerakte zwischen der GemIT und den Bedarfsträgern ausschließlich zu den Themen:

- Betriebszeiten
- Supportzeiten
- *System- und Wartungszeiten*
- Verfügbarkeit
- Störungsmanagement
- Mitwirkungspflichten des Anwenders
- KPI und Reporting
- Eskalationskriterien
- Regelmäßige Gespräche

4 Abgrenzungen

Bei einer auftretenden Störung in AUREG oder in der E-Registerakte sind im Regelfall maximal folgende Beteiligte bei der Bearbeitung involviert:

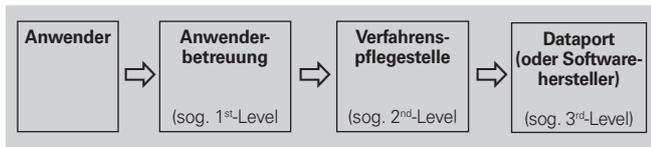


Abbildung 2: Beteiligte einer Störung

Sofern der 1st-Level eine Störung nicht lösen kann, erfolgt eine Weitergabe an den 2nd-Level. Sofern auch hier keine Lösung möglich ist, erfolgt eine Weitergabe an den 3rd-Level. Die drei Supportlevel bauen aufeinander auf und unterstützen sich gegenseitig, in dem sie wechselseitig Informationen und Lösungen bieten.

Die Leistungen der beteiligten Supportlevel sind nicht Bestandteil dieses SLA sofern nicht der Anwender direkt einen Berührungspunkt dazu hat und in die Leistungserbringung involviert ist oder die Beschreibung zu einem besseren Verständnis des Prozesses beiträgt. In diesen Fällen ist den entsprechenden Passagen der Hinweis „Erläuterung:“ vorangestellt und kursiv beschrieben.

5 Leistungsbeschreibung

5.1 Betriebszeiten

Die Betriebszeit ist der Zeitraum, in dem die vereinbarten Services von Dataport zur Verfügung gestellt werden und grundsätzlich genutzt werden können (Einschränkungen siehe Kapitel 5.3 System- und Wartungszeiten):

- Die Betriebszeit für die IT-Services AUREG und E-Registerakte erfolgt im 24/7-Modus.

5.2 Supportzeiten

Die Supportzeit ist der Zeitraum des überwachten Betriebes, in dem Störungen und Anfragen der Anwender durch die Anwenderbetreuung entgegengenommen werden und auf sie reagiert wird.

Die Supportzeit der Produktionsumgebungen für die IT-Services AUREG und E-Registerakte ist wie folgt festgelegt:

- Montag bis Donnerstag in der Zeit von 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr
- Freitag in der Zeit von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr

Innerhalb dieses Zeitraums ist die Fehlermeldekette in der Justiz sichergestellt, d.h. neben der Anwenderbetreuung (ggf. mit standortübergreifender Vertretung) sind auch die Verfahrenspflegestellen und Dataport erreichbar.

5.3 System- und Wartungszeiten

Erläuterung:

Grundsätzlich erfolgen System- und Wartungsarbeiten außerhalb der Supportzeiten.

Es ist jedoch nicht vollständig zu verhindern, dass auch innerhalb der Supportzeiten System- und Wartungsarbeiten anfallen können. Die Entscheidung zur Durchführung von System- und Wartungsarbeiten innerhalb der Supportzeiten erfolgt unter Abwägung von Nutzen und Risikogesichtspunkten der VPSn mit dem Ziel, die Betriebsstabilität und -sicherheit zu gewährleisten und in dem Bestreben, minimaler oder bestenfalls keiner Beeinträchtigung der Anwender. Es han-

delt sich hierbei stets um die folgenden begründeten Ausnahmen:

- Kurzfristige Systemarbeiten im Rahmen von Incidents oder Security Incidents
- Wartungsarbeiten von langer Dauer

Während der System- und Wartungsarbeiten muss nicht generell von einer Nichtverfügbarkeit der IT-Services ausgegangen werden. Jedoch sind Serviceunterbrechungen möglich.

*Es gelten die folgenden **Standard-System- und Wartungszeiten** für z.B. regelmäßige Datensicherungen und Integritätsprüfungen sowie monatliche Sicherheitsupdates außerhalb der Supportzeiten:*

	Dataport	VPS AUREG/VPS E-Akte
Standard	<ul style="list-style-type: none"> • Dienstag 19.00 Uhr bis Mittwoch 06.00 Uhr • 1. Dienstag eines Monats 1 Uhr • Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr • Am 1. Freitag eines Monats von 1–5 Uhr (nur E-Registerakte) 	täglich 22.00 bis 06.00 Uhr

Abbildung 3: Standard-System- und Wartungszeiten

Zusätzlich erforderliche abweichende System- und Wartungszeiten werden wie folgt angekündigt:

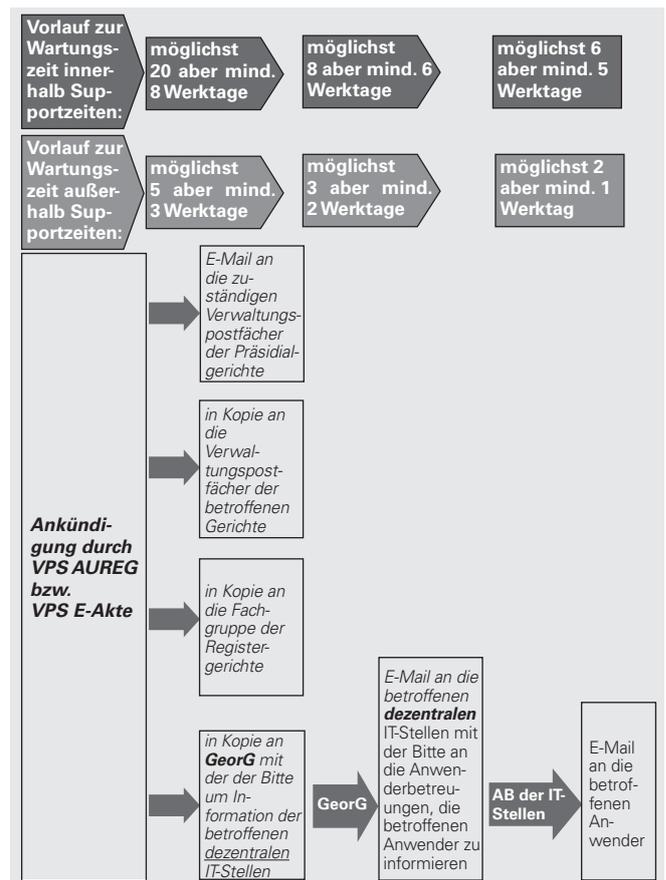


Abbildung 4: Ankündigung von abweichenden System- und Wartungszeiten

Kurzfristige Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten im obigen Sinne, die Auswirkungen auf die Anwender der Justiz haben können, werden wie folgt angekündigt:

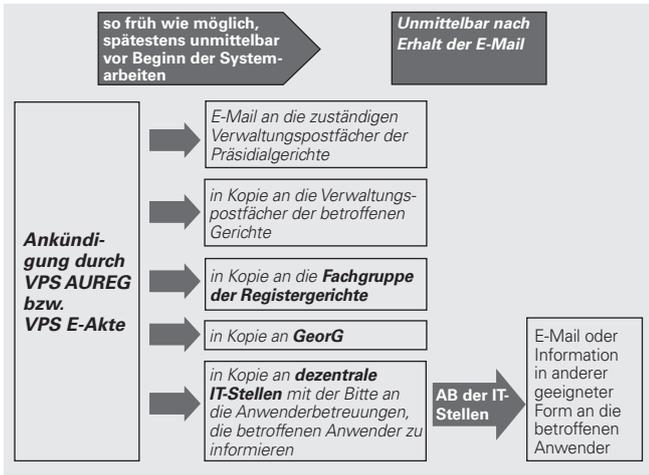


Abbildung 5: Ankündigung von kurzfristigen Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten

5.4 Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit ist der prozentuale Anteil an der Supportzeit pro Jahr, in der der IT-Service für den Anwender nutzbar ist.

Die Verfügbarkeit des IT-Services AUREG beträgt mindestens 90%.

Die Verfügbarkeit des IT-Services E-Registerakte beträgt mindestens 95%.

Erläuterung:

Die Verfügbarkeit wird wie folgt gemessen:

$$\text{Verfügbarkeit} = \frac{\text{Supportzeit} - \text{Ausfallzeit}}{\text{Supportzeit}}$$

Die Ausfallzeiten werden anhand der Störungstickets mit den Prioritäten Kritisch und Hoch erhoben.

Eine Ausfallzeit ist wie folgt gekennzeichnet:

Beginnt mit dem Zeitpunkt der Meldung der Störung und endet mit dem Zeitpunkt, in dem sie behoben und die Arbeitsfähigkeit wiederhergestellt ist.

Bei der Bemessung der Verfügbarkeit der IT-Services werden die folgenden Ausfallzeiten nicht berücksichtigt:

- Ausfallzeiten für System- und Wartungsarbeiten (siehe Kapitel 5.3)
- Ungeplante Ausfallzeiten aufgrund von höherer Gewalt und Katastrophen
- Ausfallzeiten infolge Unterbleibens oder verzögerter Erfüllung von Obliegenheiten durch den Anwender (siehe Kapitel 6)
- Unterbrechungen aufgrund von Vorgaben des Anwenders
- Ausfälle, die ursächlich nicht auf eine Störung des IT-Services AUREG bzw. E-Registerakte zurückzuführen sind, z.B. verfahrensübergreifende Störungen, Störungen im Landesnetz.
- Störungstickets mit den Prioritäten Mittel und Niedrig

5.5 Störungsmanagement⁶

Die Bearbeitung von Störungen richtet sich nach der Störungspriorität. Je Priorität erfolgt die Bearbeitung spätestens nach Ablauf der Reaktionszeit über die vereinbarten Meldewege. Im weiteren Verlauf werden Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten aufgeführt, die als Richtwerte anzusehen sind.⁷

Erläuterung:

Die für die Fehlerbearbeitung zur Verfügung stehenden Systeme können für einzelne Services aktuell unterschied-

lich sein. Perspektivisch sollen jedoch alle Störungen in dem gleichen Tool zur Unterstützung der ITSM-Prozesse (ITSM-SH) erfasst werden.

Die nachfolgenden Vereinbarungen gelten für alle Störungen – unabhängig davon wie die Fehlerbearbeitung systemseitig abgebildet wird; es wird im Folgenden der allgemein gehaltene Begriff „das Tool“ verwendet.

5.5.1 Ziel des Störungsmanagements

Ziel des Störungsmanagements ist die schnellstmögliche Wiederherstellung der betroffenen IT-Services um die Arbeitsfähigkeit für den Betroffenen wiederherzustellen. Im Idealfall ist der technische Normalbetriebszustand wiederherzustellen. Eine Störung ist ggf. bereits dann gelöst, wenn die Arbeitsfähigkeit über einen Workaround wiederhergestellt ist (z. B. Störung tritt nach Systemneustart nicht mehr auf). Die Ablösung von Workarounds und die dauerhafte Lösung von wiederkehrenden Störungen sind im Prozess „Problem Management“ geregelt.

5.5.2 Störungsprioritäten

Nachfolgend wird beschrieben, welche Störungsprioritäten es gibt und wie die Kategorie ermittelt wird:

Priorität	Auswirkung			
	Großflächig/ Verbreitet	Erheblich/ Groß	Moderat/ Begrenzt	Gering/ Lokal
Dringlichkeit	Kritisch	Kritisch	Hoch	Hoch
	Kritisch	Hoch	Hoch	Mittel
	Hoch	Hoch	Mittel	Niedrig
	Hoch	Mittel	Niedrig	Niedrig
Priorität	Detailbeschreibung			
Kritisch	Führt zur umgehenden Bearbeitung und unterliegt einer intensiven Überwachung des Lösungsfortschritts			
Hoch	Führt zur bevorzugten Bearbeitung und unterliegt einer besonderen Überwachung des Lösungsfortschritts			
Mittel	Führt zur forcierten Bearbeitung und unterliegt der Überwachung des Lösungsfortschritts			
Niedrig	Führt zur standardmäßigen Bearbeitung und unterliegt der Überwachung des Lösungsfortschritts			

Abbildung 6: Prioritätenmatrix

Auswirkung	Detailbeschreibung
Großflächig/ Verbreitet	Bei Eintritt einer der folgenden Bedingungen: 1. Die Geschäftstätigkeit kann nicht aufrechterhalten werden. 2. Viele Anwender und geschäftskritische Systeme sind betroffen. 3. Mehrere Standorte/Ressorts, für Justiz auch eine komplette Gerichtsbarkeit, sind betroffen. 4. Definierte Servicekomponenten sind standortübergreifend betroffen
Erheblich/ Groß	Bei Eintritt einer der folgenden Bedingungen: 1. Die Geschäftstätigkeit kann nur eingeschränkt aufrechterhalten werden. 2. Viele Anwender sind betroffen. 3. Ein kompletter Standort ist betroffen. 4. Definierte Servicekomponenten eines Standorts sind betroffen.
Moderat/ Begrenzt	Mehrere Anwender sind betroffen und die Geschäftstätigkeit kann mit leichten Einschränkungen aufrechterhalten werden.
Gering/ Lokal	Einzelne Anwender sind an einem Standort betroffen. Die Geschäftstätigkeit ist nicht eingeschränkt.

Abbildung 7: Beschreibung des Kriterium „Auswirkung“ der Prioritätenmatrix

Dringlichkeit	Detailbeschreibung
Kritisch	Ersatz (Workaround) steht nicht zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, können nicht verschoben oder anders durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit schnell zu. 3. Es ist ein Sicherheitsvorfall aufgetreten.
Hoch	Ersatz (Workaround) steht kurzfristig nicht zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, müssen kurzfristig durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit substantiell zu.
Mittel	Ersatz (Workaround) steht nicht für alle betroffenen Anwender zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, können später oder auf anderem Wege evtl. mit mehr Aufwand durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit nur unwesentlich zu.
Niedrig	Eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Ersatz (Workaround) steht zur Verfügung und kann genutzt werden, oder das betroffene System muss aktuell nicht genutzt werden. 2. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, können später durchgeführt werden. 3. Der verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit nicht zu.

Abbildung 8: Beschreibung des Kriterium „Dringlichkeit“ der Prioritätenmatrix

Die Festlegung der Störungspriorität erfolgt auf Basis der gültigen Prioritätenmatrix nach gemeinsamer Einschätzung durch den Meldenden und den Anwenderbetreuer. Die VPS kann die vorgegebene Priorität mit Dokumentation der Gründe anpassen.

5.5.3 Reaktions- und Bearbeitungszeiten

Es wird unterschieden zwischen der Reaktionszeit des 1st- und des 2nd-Level-Supports sowie der Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports:

- Die Reaktionszeit des 1st-Level-Supports ist die Zeitspanne zwischen der Eingangsmeldung einer Störung und der Erfassung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg.
- Die Reaktionszeit des 2nd-Level-Supports ist die Zeitspanne zwischen der Zuweisung einer Störung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg und dem Start der Bearbeitung.

Die Reaktionszeiten sind abhängig von der Priorität der Störung und gelten je Supportlevel wie folgt:

Störungspriorität	Reaktionszeit pro 1 st und 2 nd -Level-Support
Kritisch	0,5 Stunden
Hoch	1,0 Stunden
Mittel	4,0 Stunden
Niedrig	8,0 Stunden

Abbildung 9: Reaktionszeiten je Störungspriorität

- Die Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports ist die Zeitspanne zwischen der Erfassung der Störung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg und der Lösungsfindung oder Weiterleitung an den zuständigen 2nd-Level-Support. Sie beträgt maximal 30 Minuten für die Störungsprioritäten „Kritisch“ und „Hoch“.

Die Zeiten gelten nur innerhalb der in diesem Dokument genannten Supportzeiten. Wird ein Fehler während der letzten 30 Minuten des überwachten Betriebes gemeldet, wird nach Möglichkeit der Beginn der Störungsbeseitigung bei Störungen der Priorität „Kritisch“ noch am gleichen Tag erfolgen.

5.5.4 Rückmeldezeiten

Die Rückmeldezeit ist die maximale Zeitspanne zwischen der Meldung einer Störung und der ersten qualifizierten Rückmeldung an den Betroffenen.

Die maximale Rückmeldezeit ist abhängig von der Priorität der Störung wie folgt:

Störungspriorität	Rückmeldezeit
Kritisch	3,0 Stunden
Hoch	5,0 Stunden
Mittel	12,0 Stunden
Niedrig	24,0 Stunden

Abbildung 10: Rückmeldezeiten je Störungspriorität

Die Zeiten gelten nur innerhalb der in diesem Dokument genannten Supportzeiten.

Sofern die Störung nicht bereits beseitigt und dem Anwender als „gelöst“ mitgeteilt wurde, werden – sofern nicht bereits anderweitig erfolgt – im Rahmen einer ersten qualifizierten Rückmeldung grundsätzlich jeweils folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

- War eine Identifikation der Fehlerursache schon möglich?
- Sofern möglich: Einschätzung, bis wann der Fehler behoben ist
- Gibt es einen Workaround?

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Messung der Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie der Ausfallzeit:

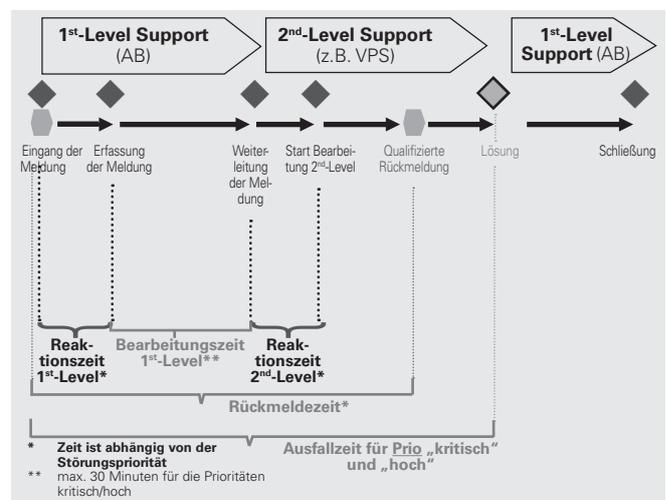


Abbildung 11: Überblick Messung Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie Ausfallzeit

Hinweis: Die qualifizierte Rückmeldung erfolgt je nach Zuständigkeit der laufenden Bearbeitung nach Zeitablauf durch die Anwenderbetreuung oder durch die VPS.

5.5.5 Meldewege

Störungen sind vom Anwender direkt bei der Anwenderbetreuung z.B. per Email und / oder Telefon zu melden.

Nach erfolgter Erfassung erhält der Meldende oder eine von ihm abweichend benannte Person eine Mailbenachrichtigung mit der Ticketnummer.

Nach Lösung der Störung erhält der Betroffene eine Information von der Anwenderbetreuung.

Erläuterung:

Das folgende Schaubild soll die grundsätzlichen Meldewege über ein Tool verdeutlichen:

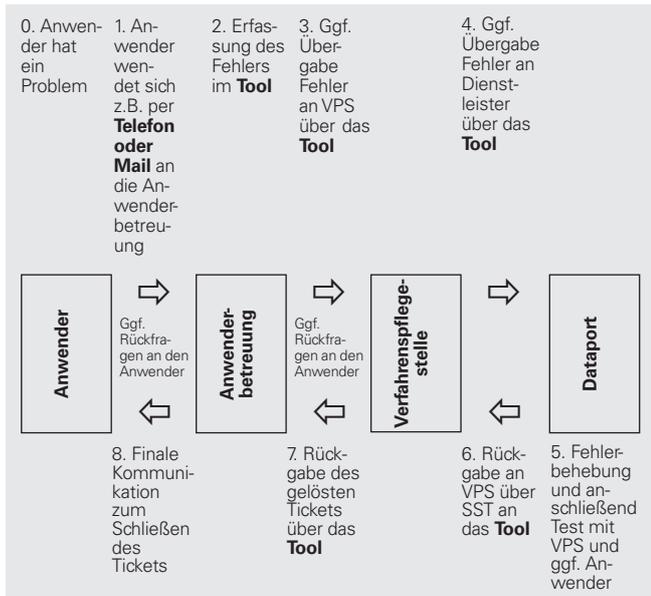


Abbildung 12: Meldewege einer Störung

5.5.6 Meldedaten einer Störung

Bei der Meldung ist darauf zu achten, dass die üblichen über das Tool abgefragten Daten übermittelt werden. Bei der Störungsmeldung sind vom Anwender daher grundsätzlich mindestens folgende Daten der Anwenderbetreuung mitzuteilen:

Element	obligatorisch/ Hilfreich	Inhalt
Betroffener	Obligatorisch	
Betroffener Telefon	Obligatorisch	
Kurzbezeichnung der Störung	Obligatorisch	
Meldende Dienststelle AG FL, AG HL, AG KI, AG PI	Obligatorisch	
Auswirkung gem. Prioritätenmatrix	Hilfreich	
Dringlichkeit gem. Prioritätenmatrix	Hilfreich	
Software/Service AUREG, E-Registerakte	Obligatorisch	
Störungsbeschreibung: was wurde beobachtet nach welcher Aktion im Gegensatz zu welchem erwarteten Ergebnis?	Obligatorisch	
Seit wann tritt die Störung auf?	Hilfreich	
Wie häufig tritt die Störung auf?	Hilfreich	
Reproduzierbarkeit der Störung: Tritt die Störung immer wieder auf / auch auf anderen Rechnern?	Hilfreich	
Tritt die Störung auch nach einem Neustart auf?	Hilfreich	
Wurden schon eigene Aktionen durchgeführt, um die Störung zu beheben, z.B. Neustart	Hilfreich	
Zustimmung zur Einsicht, Speicherung und Weitergabe an involvierte Support-Level wurde erteilt	Hilfreich	

Abbildung 13: Datenfelder Meldung einer Störung

Hinweis: diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Insbesondere die Nennung der als „hilfreich“ bezeichneten Meldedaten ist nicht als abschließend anzusehen, da im Einzelfall weitere oder andere Informationen von Relevanz sein können.

6 Mitwirkung / Obliegenheiten des Anwenders

Um das Ausmaß von Störungen im Interesse Aller möglichst gering zu halten, ist der Anwender angehalten,

- o ihm bekannte Störungen unverzüglich der Anwenderbetreuung zu melden,
- o die Meldung von Störungen über den vereinbarten Meldeweg vorzunehmen,
- o Rückfragen qualitativ nach bestem Wissen und Gewissen und adäquat zur Störungspriorität zu beantworten,
- o ggf. erforderliche Tests im Rahmen einer Fehlerbehebung durchzuführen.

7 KPI und Reporting⁹

Das IT-Berichtswesen befindet sich aktuell im Aufbau und ist wie folgt geplant (Anpassungen können sich je nach weiterem Verlauf des Aufbaus ergeben):

Um die Effektivität und die Lieferfähigkeit der IT-Services AUREG und E-Registerakte zu dokumentieren werden monatlich Auswertungen erstellt und innerhalb der ersten zehn Werktagen eines Monats dem jeweiligen „Ansprechpartner SLA“ der Partei A (siehe Anlage II: Beteiligte und Ansprechpartner) per Email zur Verfügung gestellt. Grundlage für die Auswertungen sind die Eingaben in ITSM-SH.

Es handelt sich dabei um die folgenden KPIs und Reports:

Bezeichnung des KPI / Reports	Beschreibung
System- und Wartezeiten innerhalb Supportzeiten	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Wartungen innerhalb der Supportzeiten pro IT-Service, Summe der Wartezeiten in Minuten innerhalb der Supportzeiten pro IT-Service, Ursachen für die drei längsten System- und Wartezeiten innerhalb der Supportzeiten pro IT-Service.
Tatsächliche Verfügbarkeit Supportzeit	<ul style="list-style-type: none"> prozentualer Anteil an der Supportzeit pro Jahr, in der der IT-Service für den Anwender nutzbar ist. Berücksichtigt werden Ausfallzeiten der Prioritäten „kritisch“ und „hoch“.
Ausfallzeiten	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittliche Ausfallzeit pro IT-Service und Monat der Prioritäten „kritisch“ und „hoch“. Gesamte Ausfallzeit pro IT-Service und Monat der Prioritäten „kritisch“ und „hoch“.
Störungen: Anzahl, Entwicklung und Ursache	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl der Störungen nach Priorität pro IT-Service, absolute Anzahl der Veränderungen zum Vormonat nach Priorität pro IT-Service, Angabe der Ursachen der drei am längsten andauernden Störungen in den Prioritäten „kritisch“ und „hoch“, Anzahl der Gesamtuser pro IT-Service in Relation zu der Anzahl der Störungen nach Priorität.
Reaktionszeit 1st- und 2nd-Level-Support	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittswert pro Priorität und IT-Service, Angabe der Standardabweichung pro Priorität und IT-Service.
Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittswert pro Priorität „kritisch“ und „hoch“ je IT-Service, Angabe der Standardabweichung pro Priorität „kritisch“ und „hoch“ je IT-Service.
Rückmeldezeit	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittswert pro Priorität und IT-Service, Angabe der Standardabweichung pro Priorität und IT-Service.

Abbildung 14: Beschreibung KPIs und Reports

8 Eskalationskriterien

Voraussetzungen für eine Eskalation (Befassung der nächsthöheren Hierarchiestufe) sind:

- o Wiederholt nicht eingehaltene Service Level
- o Einmalig nicht eingehaltene Service Level mit umfassenden Auswirkungen
- o Beschwerden

Die jeweiligen Ansprechpartner für eine Eskalation sind in der Anlage B: Beteiligte und Ansprechpartner aufgeführt.

9 Regelmäßige Gespräche

Es findet ein halbjährlicher Austausch zwischen der GemIT und den Bedarfsträgern statt, der von dem „Ansprechpartner SLA“ der Partei B (siehe Anlage II: Beteiligte und Ansprechpartner) initiiert wird.

Eine Abfrage relevanter Themen findet spätestens 4 Wochen vor dem jeweiligen Termin per Email an die jeweiligen „Ansprechpartner SLA“ der Partei A statt.

Die Gespräche haben das Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung und Anpassung der IT-Services AUREG und E-Registerakte an die Bedürfnisse der Anwender und Bedarfsträger.

10 In Kraft treten

Diese Allgemeine Verfügung tritt am 29. März 2023 in Kraft; sie tritt am 29. März 2028 außer Kraft.

Kiel, 28. März 2023

Prof. Dr. Dr. Jan Backmann

Abteilungsleiter Rechts- und justizpolitische Angelegenheiten, Gerichte und Staatsanwaltschaften, Gnadenwesen

11 Anlage I: Abkürzungsverzeichnis

GemIT	Gemeinsame Stelle für Informations- und Kommunikationstechnik in Gerichten, Staatsanwaltschaften und Justizvollzug
ITSM-SH	IT-Service Management Schleswig-Holstein
AB	Anwenderbetreuung
OLA	Operational Level Agreement
SLA	Service Level Agreement
VPS	Verfahrenspflegestelle
UC	Underpinning Contract

12 Anlage II: Muster Beteiligte und Ansprechpartner

Eine Aufstellung der Beteiligten und Ansprechpartner des vorliegenden SLA wird separat durch den / die Prozessmanager/in Service Level Management GemIT II35 T18 geführt:

	Partei A	Partei B
Beteiligte	Alle Bedarfsträger der Registergerichte in Schleswig-Holstein	Prozessmanager/in Service Level Management GemIT
Ansprechpartner Eskalationsstufe	Registergericht Flensburg: N.N. Registergericht Kiel: N.N. Registergericht Lübeck: N.N. Registergericht Pinneberg: N.N.	IT-Service AUREG: II35 T2 gem. GVP MJG IT-Service E-Registerakte: II35 T3 gem. GVP MJG
Ansprechpartner SLA¹⁰	Registergericht Flensburg: N.N. Registergericht Kiel: N.N. Registergericht Lübeck: N.N. Registergericht Pinneberg: N.N.	II35 T18 gem. GVP MJG

- 1 ITSM-DOK GK-SUP&SLM IT-Service-Management-Dokumentation, Grobkonzept "Supplier & Service Level Management"; V 1.0 vom 12.2.2018.
- 2 Alle angebotenen IT-Services sind in dem „IT-Servicekatalog der Justiz-IT“ aufgeführt, der im JUST zur Verfügung steht.
- 3 Die Kernaufgaben sind dem IT-Rollenkonzept zu entnehmen.
- 4 CIO-RV-Standardrollen-Standardrollen ITSH vom MELUND ZIT-SH, Version V 2.0 vom 1.3.2020 i.V.m. ITSM-DOK GK-SUP&SLM IT-Service-Management-Dokumentation, Grobkonzept „Supplier & Service Level Management“; V 1.0 vom 12.2.2018.
- 5 Aufgabenteilung siehe IT-Justiz-Verordnung - ITJVO vom 8. Februar 2018, GVOBl. Schl.-H. S. 24, geändert durch Art. 4 VO zur Entfristung von VOen im Justizbereich vom 21.5.2021, GVOBl. Schl.-H. S. 649.
- 6 Der konkrete Ablauf ist im Prozess „Incident Management“ geregelt.
- 7 Siehe Beschluss des Lenkungsausschusses für das Projekt eJustizSH und das Projekt Neue IT-Organisation Justiz vom 1.4.2022.
- 8 ITSM-DOK IT-Service-Management-Dokumentation, Teil A: Allgemeines und Standards, Version 1.3 vom 30.9.2020.
- 9 IT-Berichtswesen als Umsetzung des Konzeptes „Modernisierung IT-Informationsmanagement“; Version 1.0 vom 23.6.2020 im Rahmen des TP 8 des Projektes Neue IT-Organisation Justiz.
- 10 Adressat der Partei A für die monatlichen Auswertungen, die Einladung zu den regelmäßigen Gesprächen und für die regelmäßige Überprüfung des SLA.

Operational Level Agreement für die Anwenderbetreuungen zu den IT-Services der Fachverfahren/-services, der E-Akten, des Elektronischen Rechtsverkehrs und des justizeigenen Standardarbeitsplatzes (OLA-AB-AV)

AV d. MJG v. 29. März 2023 – II 35 / 1500-18-670/2019-5192/2022 –
(SchIHA 2023 S. 135)

Inhaltsverzeichnis

1 Zweck der OLA-AB-AV	136
2 Geltungsbereich	136
3 Leistungsumfang	136
4 Abgrenzungen	137
5 Leistungsbeschreibung	137
5.1 Betriebszeiten	137
5.2 Supportzeiten	137
5.3 System- und Wartungszeiten	137
5.3.1 Standard-System- und Wartungszeiten.....	137
5.3.2 Abweichende System- und Wartungszeiten außerhalb Supportzeiten	137
5.3.3 Abweichende System- und Wartungszeiten innerhalb Supportzeiten	137
5.3.4 Kurzfristige Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten	137
5.4 Verfügbarkeit	138
5.5 Störungsmanagement	138
5.5 Ziel des Störungsmanagements	138
5.5.2 Störungsprioritäten	138
5.5.3 Reaktions- und Bearbeitungszeiten	139
5.5.4 Rückmeldezeiten	139
5.5.5 Meldewege	139
5.5.5.1 Anwender	139
5.5.5.2 Anwenderbetreuung 1 st -Level-Support	140
5.5.6 Meldedaten einer Störung	140
5.5.7 Störungsbearbeitung	140
5.5.7.1 Anwenderbetreuung 1 st -Level-Support	140
5.5.7.2 VPS 2 nd -Level Support	141
6 Mitwirkungspflichten der Anwenderbetreuung	141
7 KPI und Reporting	141
8 Eskalationskriterien	142
9 Regelmäßige Gespräche	142
10 In Kraft treten	142
11 Anlage I: Abkürzungsverzeichnis	142
12 Anlage II: IT-Services und deren Support-Level	142

13 Anlage III: Muster Beteiligte und Ansprechpartner	142
14 Anlage IV: Maintenance Window Dataport	143
15 Anlage V: Mindestverfügbarkeit der IT-Services	143

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammenspiel UC, OLA und SLA für von der GemIT erbrachte IT-Services	136
Abbildung 2: Beteiligte einer Störung	137
Abbildung 3: Prioritätenmatrix	138
Abbildung 4: Beschreibung des Kriterium „Auswirkung“ der Prioritätenmatrix	138
Abbildung 5: Beschreibung des Kriterium „Dringlichkeit“ der Prioritätenmatrix	139
Abbildung 6: Reaktionszeiten je Störungspriorität	139
Abbildung 7: Rückmeldezeiten je Störungspriorität	139
Abbildung 8: Überblick Messpunkte Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie Ausfallzeit	139
Abbildung 9: Meldewege einer Störung	140
Abbildung 10: Datenfelder Meldung einer Störung	140
Abbildung 11: Beschreibung KPIs und Reports	141

Redaktionelle Hinweise:

Die Begriffe Operational und Service Level Agreement sind feststehende Bezeichnungen aus ITIL V3. Es handelt sich im Folgenden daher nicht um eine Vereinbarung, sondern um eine verbindliche Allgemeine Verfügung des Ministeriums für Justiz und Gesundheit.

Im Dokument wurden möglichst geschlechtsneutrale Begriffe verwendet. In Fällen, in denen männliche oder weibliche Begriffe aus sprachlichen Gründen gewählt werden mussten, sind selbstverständlich alle Geschlechter angesprochen.

1 Zweck der OLA-AB-AV

Das grundsätzliche Ziel jeder IT ist, einen möglichst sicheren, effizienten und reibungslosen Betrieb aller Verfahren zu erreichen. Wo allerdings Menschen und IT im Einsatz sind, sind eine 100%ige Verfügbarkeit bzw. Fehlerfreiheit nahezu unmöglich. Die zunehmende Komplexität und Vernetzung der IT-Landschaft machen es zudem erforderlich, Aufgabenteilungen und Verantwortlichkeiten zu definieren.

Daher ist es wichtig, klare Regelungen, Zuständigkeiten und Abläufe zu vereinbaren und diese allen Beteiligten zugänglich zu machen. Nur so kann das Ziel eines möglichst störungsfreien Betriebs sämtlicher Verfahren erreicht werden.

Darüber hinaus sieht der ITIL-Prozess „Supplier- und Service Level Management“ der Justiz Schleswig-Holstein¹ vor, dass für jeden IT-Service ein Service Level Agreement vorliegen sollte und Fachverfahren sowie die dazugehörigen E-Akten durch ein Operational Level Agreement unterstützt werden. Der Betrieb der Fachverfahren und der dazugehörigen E-Akten stellen je einen IT-Service der Justiz-IT² dar.

Zwischen dem **MJG (vertreten durch die GemIT) und Dataport** sowie ggf. den Softwareherstellern sind im Rahmen von sog. Underpinning Contracts (= Verträgen, kurz UC) Vereinbarungen (sog. Service Level Agreements) für den Betrieb der jeweiligen Fachverfahren und der dazugehörigen E-Akte getroffen worden, die die Leistungserbringung regeln. Unter anderem ist dort geregelt, welche Verfügbarkeit der Systeme erwartet werden kann, welche Support- und Reaktionszeiten vereinbart wurden und wie die Fehlerbearbeitung erfolgt.

Mit den vorgenannten Vereinbarungen ist das Verhältnis zwischen den Verfahrenspflegestellen³ und Dataport geregelt.

Auf der anderen Seite sind Regelungen im Innenverhältnis, also

- **zwischen der GemIT und den Bedarfsträgern⁴** erforderlich, damit auch hier der Grad der Leistungserbringung dokumentiert wird und ein gegenseitiges Verständnis über die erwarteten und zu erbringenden Leistungen besteht. Diese Regelungen werden Service Level Agreements (kurz SLA) bezeichnet.
- **zwischen der GemIT und den verschiedenen IT-Stellen der Justiz⁵** erforderlich, welche die intern zu erbringenden Leistungen dokumentieren, die erforderlich sind, um die mit den Bedarfsträgern vereinbarten Service Levels zu erbringen. Auch hier muss ein gegenseitiges Verständnis über die erwarteten und zu erbringenden Leistungen bestehen. Diese Regelungen werden Operation Level Agreements (kurz OLA) bezeichnet. Die GemIT erlässt sowohl im 1st-Level OLAs für die Anwenderbetreuung³ als auch im 2nd-Level für die jeweils zuständigen dezentralen IT-Stellen.

Das folgende Schaubild soll das Zusammenspiel der Vereinbarungen veranschaulichen:

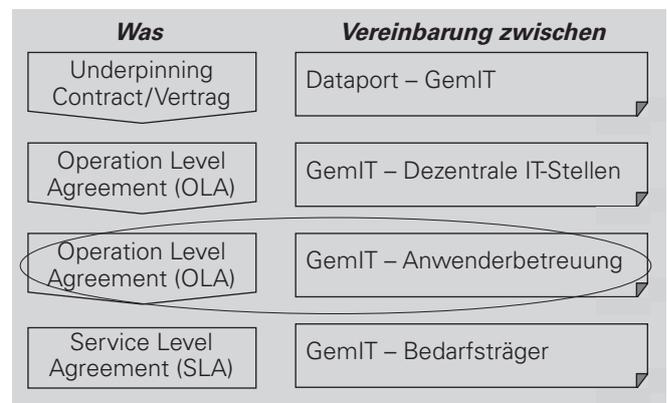


Abbildung 1: Zusammenspiel UC, OLA und SLA für von der GemIT erbrachte IT-Services

Die Inhalte der SLAs von Dataport wurden mit ihren relevanten Bestandteilen in diesem Dokument berücksichtigt.

In dieses Dokument wurden ebenfalls die Vereinbarungen aus dem Konzept „Anforderungen an Servicestrukturen und Supportzeiten“ V 1.0 vom 20.06.2018 und dem „Umsetzungskonzept Servicestrukturen und Supportzeiten“, Version 0.9 vom 11.06.2021 integriert.

2 Geltungsbereich

Eine Auflistung der IT-Services, für deren Produktionsumgebungen das vorliegende OLA gilt, ist der Anlage II: IT-Services und deren Support-Level zu entnehmen.

Es wird einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen, die alle 2 Jahre erfolgt. Die Verantwortung zur Durchführung obliegt dem „Ansprechpartner OLA“ der Partei B (siehe Anlage III: Beteiligte und Ansprechpartner). Für die Überprüfung werden die unter „Ansprechpartner OLA“ jeweils aufgeführten Personen der Partei A eingeladen (siehe Anlage III: Beteiligte und Ansprechpartner).

3 Leistungsumfang

Das vorliegende OLA beschreibt die Regelungen bezüglich der Betreuung des Betriebs der betroffenen IT-Services zwischen der GemIT und der Anwenderbetreuung ausschließlich zu den Themen:

- Betriebszeiten
- Supportzeiten
- System- und Wartungszeiten

- Verfügbarkeit
- Störungsmanagement
- Mitwirkungspflichten der Anwenderbetreuung
- KPI und Reporting
- Eskalationskriterien

4 Abgrenzungen

Bei einer auftretenden Störung in einem der betroffenen IT-Services sind im Regelfall maximal folgende Beteiligte bei der Bearbeitung involviert:

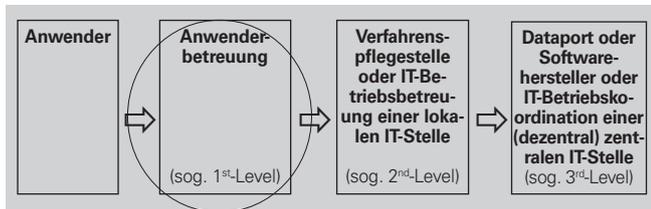


Abbildung 2: Beteiligte einer Störung

Die drei Supportlevel bauen aufeinander auf und unterstützen sich gegenseitig, in dem sie wechselseitig Informationen und Lösungen bieten.

Darüber hinaus sind in der Störungsbearbeitung auch der 2nd und ggf. 3rd-Level beteiligt, deren Leistungen nicht Bestandteil dieses OLA sind sofern nicht die Anwenderbetreuung direkt einen Berührungspunkt dazu hat und in die Leistungserbringung involviert ist oder die Beschreibung zu einem besseren Verständnis des Prozesses beiträgt. In diesen Fällen ist den entsprechenden Passagen der Hinweis „Erläuterung“ vorangestellt und *kursiv* beschrieben.

5 Leistungsbeschreibung

5.1 Betriebszeiten

Erläuterung:

Die Betriebszeit ist der Zeitraum, in dem die vereinbarten Services grundsätzlich zur Verfügung gestellt werden und genutzt werden können (Einschränkungen siehe Kapitel 5.3 System- und Wartungszeiten):

- Die Betriebszeit für alle IT-Services erfolgt im 24/7-Modus.

5.2 Supportzeiten

Die Supportzeit ist der Zeitraum des überwachten Betriebes, in dem Störungen und Anfragen der Anwender durch die Anwenderbetreuung entgegengenommen werden und auf sie reagiert wird.

Die Supportzeit der Produktionsumgebungen für die betroffenen IT-Services ist wie folgt festgelegt.⁶

- Montag bis Donnerstag in der Zeit von 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr
- Freitag in der Zeit von 08.00 Uhr bis 15.00 Uhr

Innerhalb dieses Zeitraums muss die Fehlermeldekette in der Justiz sichergestellt, d.h. neben der Anwenderbetreuung (ggf. mit standortübergreifender Vertretung) sind auch der 2nd und der 3rd-Level-Support erreichbar.

5.3 System- und Wartungszeiten

Erläuterung:

Grundsätzlich erfolgen System- und Wartungsarbeiten außerhalb der Supportzeiten.

Es ist jedoch nicht vollständig zu verhindern, dass auch innerhalb der Supportzeiten System- und Wartungsarbeiten anfallen können. Die Entscheidung zur Durchführung von Sys-

tem- und Wartungsarbeiten innerhalb der Supportzeiten z. B. bei Fachverfahren erfolgt unter Abwägung von Nutzen und Risikogesichtspunkten der VPSn mit dem Ziel, die Betriebsstabilität und -sicherheit zu gewährleisten und in dem Bestreben, minimaler oder bestenfalls keiner Beeinträchtigung der Anwender. Es handelt sich hierbei stets um die folgenden begründeten Ausnahmen:

- Kurzfristige Systemarbeiten im Rahmen von Incidents oder Security Incidents
- Wartungsarbeiten von langer Dauer

Während der System- und Wartungsarbeiten muss nicht generell von einer Nichtverfügbarkeit der IT-Services ausgegangen werden. Jedoch sind Serviceunterbrechungen möglich.

5.3.1 Standard-System- und Wartungszeiten

Es gelten die folgenden Standard-System- und Wartungszeiten bei Dataport bezgl. Fachverfahren für z.B. regelmäßige Datensicherungen und Integritätsprüfungen außerhalb der Supportzeiten:

- Dienstag 19:00 Uhr bis Mittwoch 06:00 Uhr

Darüber hinaus gibt es bei Dataport pro Fachverfahren ein monatliches Zeitfenster für Sicherheitsupdates, welches der Anlage IV zu entnehmen ist.

5.3.2 Abweichende System- und Wartungszeiten außerhalb Supportzeiten

Erläuterung:

Zusätzlich erforderliche abweichende System- und Wartungszeiten außerhalb der Supportzeiten werden vom jeweiligen 2nd-Level Support (Verfahrenspflegestelle oder zentrale IT-Betriebsstelle) grundsätzlich per E-Mail mit einem Vorlauf von möglichst 5, aber mindestens 3 Werktagen vor Wartungsdurchführung angekündigt.

Die Anwenderbetreuung informiert in geeigneter Weise die Anwender über abweichende System- und Wartungsarbeiten außerhalb der Supportzeiten mit der eingegangenen Information aus dem 2nd-Level Support mit möglichst 2, mindestens aber 1 Werktag(en) Vorlauf. Abweichend kann für einen IT-Service grundsätzlich geregelt werden, dass der zuständige 2nd-Level Support direkt die Anwender informiert.

5.3.3 Abweichende System- und Wartungszeiten innerhalb Supportzeiten

Erläuterung:

Zusätzlich erforderliche abweichende System- und Wartungszeiten innerhalb der Supportzeiten werden vom jeweiligen 2nd-Level Support grundsätzlich per E-Mail mit einem Vorlauf von möglichst 20, aber mindestens 8 Werktagen vor Wartungsdurchführung angekündigt.

Die Anwenderbetreuung informiert in geeigneter Weise die Anwender über abweichende System- und Wartungsarbeiten **innerhalb der Supportzeiten** mit der eingegangenen Information aus dem 2nd-Level Support mit möglichst 6, mindestens aber 5 Werktagen Vorlauf. Abweichend kann für einen IT-Service grundsätzlich geregelt werden, dass der zuständige 2nd-Level Support direkt die Anwender informiert.

5.3.4 Kurzfristige Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten

Erläuterung:

Kurzfristige Systemarbeiten innerhalb der Supportzeiten im obigen Sinne, die Auswirkungen auf die Anwender der Justiz

haben können, werden vom jeweiligen 2nd-Level Support (Verfahrenspflegestelle oder zentrale IT-Betriebsstelle) so früh wie möglich, spätestens unmittelbar vor Beginn der Systemarbeiten angekündigt.

Die Anwenderbetreuung informiert in geeigneter Weise die Anwender über kurzfristige System- und Wartungsarbeiten innerhalb der Supportzeiten mit der eingegangenen Information aus dem 2nd-Level Support unmittelbar nach deren Vorliegen. Abweichend kann für einen IT-Service grundsätzlich geregelt werden, dass der zuständige 2nd-Level Support direkt die Anwender informiert.

5.4 Verfügbarkeit

Erläuterung:

Die Verfügbarkeit ist der prozentuale Anteil an der Supportzeit pro Jahr, in der die betroffenen IT-Services für den Anwender nutzbar sind.

Die Mindestverfügbarkeit der einzelnen IT-Services ist der Anlage V zu entnehmen:

Die Verfügbarkeit wird wie folgt gemessen:

$$\text{Verfügbarkeit} = \frac{\text{Supportzeit} - \text{Ausfallzeit}}{\text{Supportzeit}}$$

Die Ausfallzeiten werden anhand der Störungstickets mit den Prioritäten Kritisch und Hoch erhoben.

Eine Ausfallzeit ist wie folgt gekennzeichnet:

Beginnt mit dem Zeitpunkt der Meldung der Störung und endet mit dem Zeitpunkt, in dem sie behoben und die Arbeitsfähigkeit wiederhergestellt ist.

Bei der Bemessung der Verfügbarkeit werden die folgenden Ausfallzeiten nicht berücksichtigt:

- Ausfallzeiten für System- und Wartungsarbeiten (siehe Kapitel 5.3)
- Ungeplante Ausfallzeiten aufgrund von höherer Gewalt und Katastrophen
- Ausfallzeiten infolge Unterbleibens oder verzögerter Erfüllung von Mitwirkungspflichten durch den Anwender
- Unterbrechungen aufgrund von Vorgaben des Anwenders
- Ausfälle, die ursächlich nicht auf eine Störung des Fachverfahrens bzw. der jeweiligen E-Akte zurückzuführen sind, z.B. verfahrensübergreifende Störungen, Störungen im Landesnetz.
- Störungstickets mit den Prioritäten Mittel und Niedrig

5.5 Störungsmanagement⁷

Erläuterung:

Die für die Fehlerbearbeitung zur Verfügung stehenden Systeme können für einzelne Services aktuell unterschiedlich sein. Perspektivisch sollen jedoch alle Störungen in dem gleichen Tool zur Unterstützung der ITSM-Prozesse (ITSM-SH) erfasst werden.

Die nachfolgenden Vereinbarungen gelten für alle Störungen unabhängig davon wie die Fehlerbearbeitung systemseitig abgebildet wird; es wird im Folgenden der allgemein gehaltene Begriff „das Tool“ verwendet.

Die Bearbeitung von Störungen richtet sich nach der Störungspriorität. Je Priorität erfolgt die Bearbeitung spätestens nach Ablauf der Reaktionszeit über die vereinbarten Meldewege. Im weiteren Verlauf werden Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten aufgeführt, die als Richtwerte anzusehen sind.⁸

Eine vollständige toolseitige Dokumentation aller Tätigkeiten im 1st-Level Support ist nicht erforderlich; insbesondere Anfragen, die schnell geklärt werden können, sind grundsätzlich nicht zu dokumentieren.

Für Störungen der Störungspriorität „Mittel“ und „Niedrig“, die lokal sind und deren Bearbeitung und Lösung vollständig durch die Anwenderbetreuung des Standortes erfolgt, ist die Erfassung nach eigenem Ermessen vorzunehmen. Eine Erfassung ist immer dann zu empfehlen, wenn es sich um eine Lösung handelt, die nicht offensichtlich ist und Anderen bei der Störungsbeseitigung künftig auch helfen könnte (Stichwort: knowledge-Database).

Für alle Störungen der Störungspriorität „Hoch“ und „Kritisch“ ist eine Erfassung verpflichtend vorzunehmen.

5.5.1 Ziel des Störungsmanagements

Ziel des Störungsmanagements ist die schnellstmögliche Wiederherstellung der betroffenen IT-Services um die Arbeitsfähigkeit für den Betroffenen wiederherzustellen. Im Idealfall ist der technische Normalbetriebszustand wiederherzustellen. Eine Störung ist ggf. bereits dann gelöst, wenn die Arbeitsfähigkeit über einen Workaround wiederhergestellt ist (z. B. Störung tritt nach Systemneustart nicht mehr auf). Die Ablösung von Workarounds und die dauerhafte Lösung von wiederkehrenden Störungen sind im Prozess „Problem Management“ geregelt.

5.5.2 Störungsprioritäten⁹

Nachfolgend wird beschrieben, welche Störungsprioritäten es gibt und wie die Kategorie ermittelt wird:

Priorität		Auswirkung			
		Großflächig/ Verbreitet	Erheblich/ Groß	Moderat/ Begrenzt	Gering/ Lokal
Dringlichkeit	Kritisch	Kritisch	Kritisch	Hoch	Hoch
	Hoch	Kritisch	Hoch	Hoch	Mittel
	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel	Niedrig
	Niedrig	Hoch	Mittel	Niedrig	Niedrig

Priorität	Detailbeschreibung
Kritisch	Führt zur umgehenden Bearbeitung und unterliegt einer intensiven Überwachung des Lösungsfortschritts
Hoch	Führt zur bevorzugten Bearbeitung und unterliegt einer besonderen Überwachung des Lösungsfortschritts
Mittel	Führt zur forcierten Bearbeitung und unterliegt der Überwachung des Lösungsfortschritts
Niedrig	Führt zur standardmäßigen Bearbeitung und unterliegt der Überwachung des Lösungsfortschritts

Abbildung 3: Prioritätenmatrix

Auswirkung	Detailbeschreibung
Großflächig/ Verbreitet	Bei Eintritt einer der folgenden Bedingungen: 1. Die Geschäftstätigkeit kann nicht aufrechterhalten werden. 2. Viele Anwender und geschäftskritische Systeme sind betroffen. 3. Mehrere Standorte/Ressorts, für Justiz auch eine komplette Gerichtsbarkeit, sind betroffen. 4. Definierte Servicekomponenten sind standortübergreifend betroffen
Erheblich/ Groß	Bei Eintritt einer der folgenden Bedingungen: 1. Die Geschäftstätigkeit kann nur eingeschränkt aufrechterhalten werden. 2. Viele Anwender sind betroffen. 3. Ein kompletter Standort ist betroffen. 4. Definierte Servicekomponenten eines Standorts sind betroffen.
Moderat/ Begrenzt	Mehrere Anwender sind betroffen und die Geschäftstätigkeit kann mit leichten Einschränkungen aufrechterhalten werden.
Gering/ Lokal	Einzelne Anwender sind an einem Standort betroffen. Die Geschäftstätigkeit ist nicht eingeschränkt.

Abbildung 4: Beschreibung des Kriterium „Auswirkung“ der Prioritätenmatrix

Dringlichkeit	Detailbeschreibung
Kritisch	Ersatz (Workaround) steht nicht zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, können nicht verschoben oder anders durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit schnell zu. 3. Es ist ein Sicherheitsvorfall aufgetreten.
Hoch	Ersatz (Workaround) steht kurzfristig nicht zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, müssen kurzfristig durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit substantiell zu.
Mittel	Ersatz (Workaround) steht nicht für alle betroffenen Anwender zur Verfügung und eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, müssen kurzfristig durchgeführt werden. 2. Der vom Incident verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit nur unwesentlich zu.
Niedrig	Eine der folgenden Bedingungen liegt vor: 1. Ersatz (Workaround) steht zur Verfügung und kann genutzt werden, oder das betroffene System muss aktuell nicht genutzt werden. 2. Tätigkeiten, deren Durchführung behindert wird, können später durchgeführt werden. 3. Der verursachte Schaden nimmt im Verlauf der Zeit nicht zu.

Abbildung 5: Beschreibung des Kriterium „Dringlichkeit“ der Prioritätenmatrix

Die Festlegung der Störungspriorität erfolgt auf Basis der gültigen Prioritätenmatrix nach gemeinsamer Einschätzung durch den Meldenden und den Anwenderbetreuer. Die VPS kann die vorgegebene Priorität mit Dokumentation der Gründe anpassen.

5.5.3 Reaktions- und Bearbeitungszeiten

Es wird unterschieden zwischen der Reaktionszeit des 1st- und des 2nd-Level-Supports sowie der Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports:

- Die **Reaktionszeit des 1st-Level-Supports** ist die Zeitspanne zwischen der Eingangsmeldung einer Störung und der Erfassung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg.
- Die **Reaktionszeit des 2nd-Level-Supports** ist die Zeitspanne zwischen der Zuweisung einer Störung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg und dem Start der Bearbeitung.

Die Reaktionszeiten sind abhängig von der Priorität der Störung und gelten je Supportlevel wie folgt:

Störungspriorität	Reaktionszeit pro 1 st und 2 nd -Level-Support
Kritisch	0,5 Stunden
Hoch	1,0 Stunden
Mittel	4,0 Stunden
Niedrig	8,0 Stunden

Abbildung 6: Reaktionszeiten je Störungspriorität

- Die **Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports** ist die Zeitspanne zwischen der Erfassung der Störung über den in diesem Dokument vereinbarten Meldeweg und der Lösung oder Weiterleitung an den zuständigen 2nd-Level-Support. Sie beträgt maximal 30 Minuten für die Störungsprioritäten „Kritisch“ und „Hoch“. Wenn die Lösung innerhalb der Bearbeitungszeit gefunden wird, aber die Umsetzung über die angegebenen Zeiten hinausgeht, ist keine Weiterleitung an den 2nd-Level-Support erforderlich, und die Bearbeitungszeit wird in einem nachgelagerten Reporting nicht berücksichtigt.

Die Zeiten gelten nur innerhalb der in diesem Dokument genannten Supportzeiten. Wird ein Fehler während der letzten 30 Minuten des überwachten Betriebes gemeldet, wird nach Möglichkeit der Beginn der Störungsbeseitigung bei Störungen der Priorität „Kritisch“ noch am gleichen Tag erfolgen.

5.5.4 Rückmeldezeiten

Die Rückmeldezeit ist die maximale Zeitspanne zwischen der Meldung einer Störung und der ersten qualifizierten Rückmeldung an den Betroffenen.

Die maximale Rückmeldezeit ist abhängig von der Priorität der Störung wie folgt:

Störungspriorität	Reaktionszeit pro 1 st und 2 nd -Level-Support
Kritisch	3 Stunden
Hoch	5 Stunden
Mittel	12 Stunden
Niedrig	24 Stunden

Abbildung 7: Rückmeldezeiten je Störungspriorität

Die Zeiten gelten nur innerhalb der in diesem Dokument genannten Supportzeiten.

Sofern die Störung nicht bereits beseitigt und dem Anwender als „gelöst“ mitgeteilt wurde, werden – sofern nicht bereits anderweitig erfolgt – im Rahmen einer ersten qualifizierten Rückmeldung grundsätzlich jeweils folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

- War eine Identifikation der Fehlerursache schon möglich?
- Sofern möglich: Einschätzung, bis wann der Fehler behoben ist
- Gibt es einen Workaround?

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Messpunkte der Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie der Ausfallzeit.

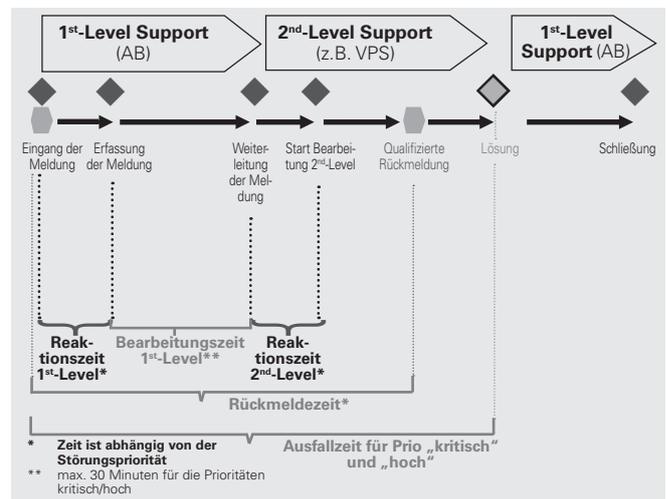


Abbildung 8: Überblick Messpunkte Reaktions-, Bearbeitungs- und Rückmeldezeiten sowie Ausfallzeit

Hinweis: die qualifizierte Rückmeldung erfolgt je nach Zuständigkeit der laufenden Bearbeitung nach Zeitablauf durch die Anwenderbetreuung oder durch den 2nd-Level-Support.

5.5.5 Meldewege

5.5.5.1 Anwender

Störungen sind vom Anwender direkt bei der Anwenderbetreuung z.B. per Email und / oder Telefon zu melden.

5.5.5.2 Anwenderbetreuung 1st-Level-Support

Störungen, die die Anwenderbetreuung nicht beheben kann, sind von dieser über das Tool an den 2nd-Level-Support zu leiten.

Sollte das Tool vorübergehend nicht zur Verfügung stehen, erfolgt die Weiterleitung aller relevanten Daten per E-Mail durch die Anwenderbetreuung an den 2nd-Level-Support. Es sollen dann mindestens die in Kapitel 5.5.6 beschriebenen Daten mitgeteilt werden.

Das folgende Schaubild soll die grundsätzlichen Meldewege über ein Tool verdeutlichen:

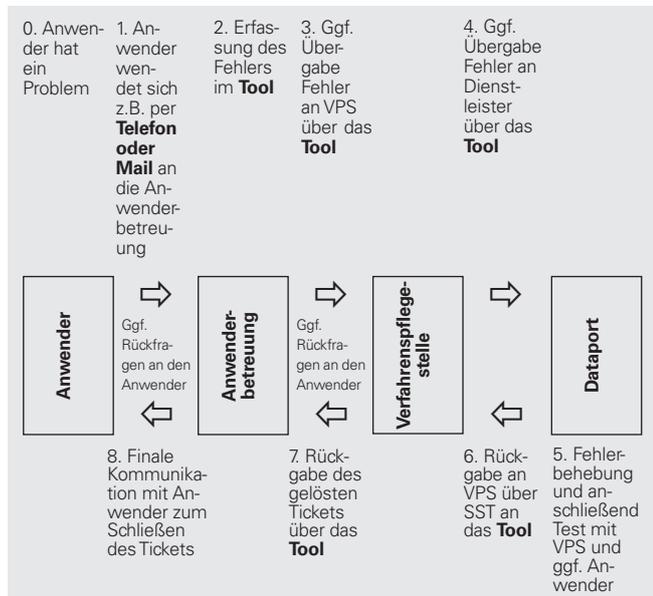


Abbildung 9: Meldewege einer Störung

5.5.6 Meldedaten einer Störung

Bei der Meldung ist darauf zu achten, dass die üblichen über das Tool abgefragten Daten übermittelt werden. Bei der Störungsmeldung sind vom Anwender daher grundsätzlich mindestens folgende Daten der Anwenderbetreuung mitzuteilen:

Element	obligatorisch/ Hilfreich	Inhalt
Betroffener	Obligatorisch	
Betroffener Telefon	Obligatorisch	
Kurzbezeichnung der Störung	Obligatorisch	
Meldende Dienststelle	Obligatorisch	
Auswirkung gem. Prioritätenmatrix	Hilfreich	
Dringlichkeit gem. Prioritätenmatrix	Hilfreich	
Software/Service	Obligatorisch	
Störungsbeschreibung: was wurde beobachtet nach welcher Aktion im Gegensatz zu welchem erwarteten Ergebnis?	Obligatorisch	
Seit wann tritt die Störung auf?	Hilfreich	
Wie häufig tritt die Störung auf?	Hilfreich	
Reproduzierbarkeit der Störung: Tritt die Störung immer wieder auf / auch auf anderen Rechnern?	Hilfreich	

Tritt die Störung auch nach einem Neustart auf?	Hilfreich	
Wurden schon eigene Aktionen durchgeführt, um die Störung zu beheben, z.B. Neustart	Hilfreich	
Zustimmung zur Einsicht, Speicherung und Weitergabe an involvierte Support-Level wurde erteilt	Hilfreich	

Abbildung 10: Datenfelder Meldung einer Störung

Hinweis: diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Insbesondere die Nennung der als „hilfreich“ bezeichneten Meldedaten ist nicht als abschließend anzusehen, da im Einzelfall weitere oder andere Informationen von Relevanz sein können.

5.5.7 Störungsbearbeitung

5.5.7.1 Anwenderbetreuung 1st-Level-Support

Der konkrete Ablauf ist im Prozess „Incident Management“ geregelt.

Eine vollständige Dokumentation aller Tätigkeiten im 1st-Level-Support ist nicht erforderlich; insbesondere Anfragen, die schnell geklärt werden können, sind grundsätzlich nicht zu dokumentieren.

Für Störungen der Störungspriorität „Mittel“ und „Niedrig“, die lokal sind und deren Bearbeitung und Lösung vollständig durch die Anwenderbetreuung des Standortes erfolgt, ist die Erfassung nach eigenem Ermessen vorzunehmen. Eine Erfassung ist immer dann zu empfehlen, wenn es sich um eine Lösung handelt, die nicht offensichtlich ist und Anderen bei der Störungsbeseitigung künftig auch helfen könnte (Stichwort: knowledge-Database).

Für alle Störungen der Störungspriorität „Hoch“ und „Kritisch“ ist eine Erfassung verpflichtend vorzunehmen.

Für alle Störungsprioritäten gilt, dass die Bearbeitung durch die Anwenderbetreuung beginnt, wenn die Analyse und Erstbewertung inklusive Erfassung der Störung im Tool erfolgt.

Während der Erfassung werden folgende Fragestellungen und deren Ergebnisse von der Anwenderbetreuung berücksichtigt:

- **Wurden vom Betroffenen ggf. verschiedene Störungen gemeldet?**
Sollte der Betroffene verschiedene Störungen gemeldet haben, sind diese in unterschiedlichen Tickets im Tool zu erfassen. Es gilt der Grundsatz: eine Störung pro Ticket.
- **Ist die vorgeschlagene Priorität zutreffend?**
Die Priorität wird vom Anwenderbetreuer anhand der Angaben des Betroffenen zu Auswirkung und Dringlichkeit gemäß der in 5.5.2 beschriebenen Störungsprioritäten ermittelt. Sollten die Angaben nicht zutreffend sein, können diese gemeinsam und nach Rücksprache mit dem Betroffenen angepasst werden.
- **Liegt eine bekannte offene Störung vor?**
Es wird geprüft, ob bereits eine bekannte offene Störung vorliegt. Ist das der Fall, wird die neue Störung zusätzlich mit dem bekannten (sog. Major-)Ticket als führendes Ticket verlinkt, an dem alle weiteren Protokollierungen stattfinden.
- **Werden weitere Informationen von dem Betroffenen benötigt?**
Sollten weitere Informationen erforderlich sein, werden diese von der Anwenderbetreuung grundsätzlich per Mail vom Betroffenen eingefordert. Zusätzlich wird im Bedarfsfall telefonisch Kontakt zu dem Betroffenen aufgenommen um ggf. weitere Details zu besprechen.

○ **Welcher IT-Service ist ursächlich für die Störung?**

Die Anwenderbetreuung analysiert, welcher IT-Service ursächlich für die gemeldete Störung verantwortlich ist. Sofern die Störung nicht selber behoben werden kann, wird sie an den für den verursachenden IT-Services zuständigen 2nd-Level-Support weitergeleitet (Übersicht siehe Anlage II: IT-Services und deren Support-Level). In dringenden Fällen erfolgt parallel ein Anruf.

Nach erfolgter Erfassung erhält der Meldende oder eine von ihm abweichend benannte Person eine Mailbenachrichtigung mit der Ticketnummer.

Bei Abweichungen von der ursprünglichen Meldung wird der Betroffene per E-Mail informiert.

Die Anwenderbetreuung hat die Möglichkeit, den Betroffenen auch per Remote-Support zu unterstützen. In diesem Fall werden erforderliche Remote-Sitzungen per FastViewer telefonisch abgestimmt.

Kann im Erstkontakt durch die Anwenderbetreuung der Fehler nicht behoben werden, ist die Störung zur weiteren Bearbeitung an den jeweils zuständigen 2nd-Level-Support zu übergeben.

Vor Weiterleitung an den jeweils zuständigen 2nd-Level-Support sind alle Tätigkeiten der Anwenderbetreuung im Tool zu ergänzen, die unternommen wurden, um die Störung zu beseitigen.

Kann auch durch den jeweils zuständigen 2nd-Level-Support keine Lösung herbeigeführt werden, ist die Störung zur weiteren Bearbeitung an den jeweils zuständigen 3rd-Level-Support zu übergeben.

Nach Lösung der Störung erhält der Betroffene eine Information von der Anwenderbetreuung.

5.5.7.2 VPS 2nd-Level Support

Für die Bearbeitung aller Störungsprioritäten gilt, dass die inhaltlich qualifizierte Bearbeitung durch die VPS zunächst wie folgt beginnt:

- **Wird mit dem Ticket genau eine Störung gemeldet?**
Sollten in einem Ticket mehrere Störungen gemeldet sein, wird das Ticket an die Anwenderbetreuung zwecks korrekter Nacherfassung zurückgegeben.
- **Ist die vorgeschlagene Priorität zutreffend?**
Die VPS hat die Möglichkeit, die vorgegebene Priorität, die sich aus der Auswirkung und Dringlichkeit ergibt, mit Dokumentation der Gründe anzupassen.
- **Liegt eine bekannte offene Störung vor?**
Es wird geprüft, ob bereits eine bekannte offene Störung im Tool vorliegt. Ist das der Fall, wird die neue Störung zusätzlich mit dem bekannten (sog. Major-) Ticket verlinkt, an dem alle weiteren Protokollierungen stattfinden.
- **Werden weitere Informationen von dem Meldenden benötigt?**
Sollten weitere Informationen erforderlich sein, fordert die VPS diese im Tool von der Anwenderbetreuung an. Zusätzlich kann die VPS im Bedarfsfall telefonischen Kontakt zu dem Betroffenen aufnehmen um ggf. weitere Details zu besprechen.
- **Liegt eine Störung im Zuständigkeitsbereich der VPS vor?**
Die VPS überprüft, ob tatsächlich eine Störung in ihrem Zuständigkeitsbereich vorliegt oder in umliegenden Services. Sofern letzteres der Fall ist, wird die Störung über das Tool der zuständigen Serviceeinheit zugewiesen (z.B. IT-Betriebsbetreuung der örtlichen IT-Stelle, IT-Betriebskoordination GeorG, Team IT-Basisdienste der GemIT).

Bei Bedarf wird der Betroffene per Email aus dem Tool über Änderungen zur ursprünglichen Meldung informiert.

6 Mitwirkungspflichten der Anwenderbetreuung

Die Mitwirkungspflichten der Anwendungsbetreuung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Anwenderbetreuung ist verpflichtet, Meldungen von Störungen sowie auch selbst identifizierte Auffälligkeiten, die potentiell zu einer Störung führen können, über den vereinbarten Meldeweg, d.h. Erfassung im Tool, vorzunehmen. Dabei ist der Zeitpunkt der Meldung (z.B. Telefonat bzw. Mail des Anwenders) mit zu erfassen. Die Meldung muss aussagekräftig sein und alle maßgeblichen Informationen enthalten.
- Die Anwenderbetreuung ist verpflichtet, alle ihr zur Störungsbeseitigung bzw. -analyse zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel auszuschöpfen.
- Die Anwenderbetreuung ist verpflichtet, die durchgeführten Prüfschritte und Lösungsansätze für eine Störungsmeldung unverzüglich und vollständig zu dokumentieren.
- Bei Rückfragen ist die Anwenderbetreuung verpflichtet, diese qualitativ nach bestem Wissen und Gewissen und zeitlich adäquat zur Störungspriorität zu beantworten.
- Die Anwenderbetreuung ist verpflichtet, an IT-Schulungen und Schulungen insbesondere zu den Fachanwendungen teilzunehmen und ggf. angebotene externe IT-Herstellerschulungen zu besuchen.
- Die Anwenderbetreuung ist verpflichtet, sich im Rahmen von Selbststudium IT-fachlich fortzubilden.

7 KPI und Reporting¹⁰

Das IT-Berichtswesen befindet sich aktuell im Aufbau und ist wie folgt geplant (Anpassungen können sich je nach weiterem Verlauf des Aufbaus ergeben):

Um die Effektivität und die Lieferfähigkeit der IT-Services zu dokumentieren werden monatlich Auswertungen erstellt und innerhalb der ersten zehn Werktage eines Monats dem jeweiligen „Ansprechpartner OLA“ der Partei A (siehe Anlage: III Beteiligte und Ansprechpartner) per E-Mail zur Verfügung gestellt. Grundlage für die Auswertungen sind die Eingaben in ITSM-SH.

Die Reports werden grundsätzlich pro IT-Service zur Verfügung gestellt. Für die IT-Services „ERV“ und „Verfahrensakte Justiz“ werden die Auswertungen pro Bestandteil erstellt um die Aussagekraft zu erhöhen.

Es handelt sich dabei um die folgenden KPIs und Reports:

Bezeichnung des KPI / Reports	Beschreibung
Störungen: Anzahl, Entwicklung und Ursache	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Störungen nach Priorität pro IT-Service, • absolute Anzahl der Veränderungen zum Vormonat nach Priorität pro IT-Service.
Reaktionszeit 1st-Level-Support	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittswert pro Priorität und IT-Service, • Angabe der Standardabweichung pro Priorität und IT-Service.
Bearbeitungszeit des 1st-Level-Supports	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittswert pro Priorität „kritisch“ und „hoch“ je IT-Service, • Angabe der Standardabweichung pro Priorität „kritisch“ und „hoch“ je IT-Service.
Rückmeldezeit	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittswert pro Priorität und IT-Service, • Angabe der Standardabweichung pro Priorität und IT-Service.

Abbildung 11: Beschreibung KPIs und Reports

8 Eskalationskriterien

Voraussetzungen für eine Eskalation (Befassung der nächsthöheren Hierarchiestufe) sind:

- o Wiederholt nicht eingehaltene Operational Level
- o Einmalig nicht eingehaltene Operational Level mit umfassenden Auswirkungen
- o Beschwerden

9 Regelmäßige Gespräche

Es findet ein halbjährlicher Austausch zwischen der GemIT und Vertretern der Anwenderbetreuung statt, der von der „Ansprechpartnerin OLA“ der Partei B (siehe Anlage III: Beteiligte und Ansprechpartner) initiiert wird. Eine Abfrage relevanter Themen findet spätestens 4 Wochen vor dem jeweiligen Termin per E-Mail an die jeweiligen „Ansprechpartner OLA“ der Partei A statt.

Die Gespräche haben das Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung des Prozesses der Störungsbearbeitung entlang der gesamten Fehlermeldekette. Daher werden Schmerzpunkte und deren mögliche Behebung im Fokus der Gespräche stehen. Eine Einladung ergeht daher auch an den Incident Manager.

10 In Kraft treten

Diese Allgemeine Verfügung tritt am 29. März 2023 in Kraft; sie tritt am 29. März 2028 außer Kraft.

Kiel, 28. März 2023

Prof. Dr. Dr. Jan Backmann

Abteilungsleiter Rechts- und justizpolitische Angelegenheiten, Gerichte und Staatsanwaltschaften, Gnadewesen

11 Anlage I: Abkürzungsverzeichnis

GemIT	Gemeinsame Stelle für Informations- und Kommunikationstechnik in Gerichten, Staatsanwaltschaften und Justizvollzug
ITSM-SH	IT-Service Management Schleswig-Holstein
AB	Anwenderbetreuung
OLA	Operational Level Agreement
SLA	Service Level Agreement
VPS	Verfahrenspflegestelle
UC	Underpinning Contract

12 Anlage II: IT-Services und deren Support-Level

Die folgende Auflistung umfasst die IT-Services, für die das vorliegende OLA gilt sowie die zuständigen 2nd und 3rd-Level:

IT-Services der Justiz IT gem. jeweils geltendem IT-Servicekatalog der Justiz IT	2 nd -Level	3 rd -Level (informativ)
E-Grundakte	VPS E-Akte	Dataport / Hersteller
EJuVAVPS	E-Akte	Dataport / Hersteller
E-Registerakte	VPS E-Akte	Dataport / Hersteller
ERV	VPS ERV	Dataport / Hersteller
Verfahrensakte Justiz	VPS Verfahrensakte Justiz	Dataport / Hersteller
AUREG	VPS AUREG	Dataport / Hersteller
BASIS-Web	VPS BASIS-Web	Dataport / Hersteller
EUREKA-Fach	VPS EUREKA-Fach	Dataport / Hersteller
FOKUS	VPS FOKUS	Dataport / Hersteller
FOLIA	VPS FOLIA	Dataport / Hersteller
forumSTAR	VPS forumSTAR	Dataport / Hersteller
MESTA	VPS MESTA	Dataport / Hersteller
MESTA-Text	VPS Schreibwerk	Dataport / Hersteller

Nexus VeLIS	VPS Nexus VeLIS	Dataport / Hersteller
Nexus Web	VPS Nexus Web	Dataport / Hersteller
PrimePEP JV	VPS PrimePEP	Dataport / Hersteller
SHEMA	VPS Mahnverfahren	Dataport / Hersteller
SoPart Justiz	VPS SoPart Justiz	Dataport / Hersteller
EEZ-Lokal	GemIT, Team IT-Basisdienste	Dataport / Hersteller
Elan-Ref	OLG Schleswig	Hersteller
Elis	JVA Koordination Fachservices	Hersteller
Insolvenzportal	GemIT, Team VPS Fachverfahren	IT.NRW
Justizdatenbank (Datapine)	Referat II 14 und GemIT und Team VPS Fachverfahren	Dataport / Hersteller
JUST	GemIT, Team VPS Fachverfahren	Dataport
Justizportal	GemIT, Team VPS Fachverfahren	IT.NRW
Registerportal	VPS AUREG	IT.NRW
Telemedizin	JVA Koordination Fachservices	Hersteller
Telio	JVA Koordination Fachservices	Hersteller
Videodolmetschen	JVA Koordination Fachservices	Dataport / Hersteller
Vollstreckungsportal	AG SL	IT.NRW
Zentrales Schutzschriftenregister	GemIT, Team VPS Fachverfahren	Hersteller
Zentrales Testamentsregister	GemIT, Team VPS Fachverfahren	Bundesnotarkammer
Justiz Standard-AP Hardware (gem. ITSK)	IT-Betriebsbetreuer dezentrale IT-Stelle	Dataport / Hersteller
Justiz Standard-AP Software (gem. ITSK)	GemIT, Team IT-Basisdienste	Dataport / Hersteller
Sonstige Services (informativ)	2nd Level	3rd Level
Lokale Infrastruktur – kein Flexportstandort –	IT-Betriebsbetreuer dezentrale IT-Stelle	GemIT, Team IT-Basisdienste
Sonstige Services (informativ)	2nd Level	3rd Level
Lokale Infrastruktur – Flexportstandort –	IT-Betriebsbetreuer dezentrale IT-Stelle	Dataport
Lokale Software Client Installation	IT-Betriebsbetreuer dezentrale IT-Stelle / VPS	IT-Betriebskoordinator dezentral-zentrale IT-Stelle / GemIT Team IT-Basisdienste / Hersteller
Verfahren des Landesstandard, die nicht Bestandteil des justizeigenen Standardarbeitsplatzes sind		Dataport / Hersteller

13 Anlage III: Muster Beteiligte und Ansprechpartner

Eine Aufstellung der Beteiligten und Ansprechpartner des vorliegenden OLA wird separat durch den / die Prozessmanager/in Service Level Management GemIT II35 T18 geführt:

	Partei A	Partei B
Beteiligte	Anwenderbetreuung der dezentralen lokalen IT-Stellen	Prozessmanager/in Service Level Management GemIT
Ansprechpartner Eskalationsstufe	OLG Schleswig: N.N. OVG Schleswig: N.N. LSG Schleswig: N.N. LAG Kiel: N.N. FG Kiel: N.N. GenStA Schleswig: N.N. LG Flensburg: N.N. LG Itzehoe: N.N.	II 35 gem. GVP MJG

MUSTER

	LG Kiel: N.N. LG Lübeck: N.N. AG Kiel: N.N. AG Lübeck: N.N. JVA Flensburg: N.N. JVA Itzehoe: N.N. JVA Kiel: N.N. JVA Lübeck: N.N. JVA Neumünster: N.N. JAA Moltsfelde: N.N. JA Schleswig: N.N.	
Ansprechpartner OLA¹⁾	OLG Schleswig: N.N. OVG Schleswig: N.N. LSG Schleswig: N.N. LAG Kiel: N.N. FG Kiel: N.N. GenStA Schleswig: N.N. LG Flensburg: N.N. LG Itzehoe: N.N. LG Kiel: N.N. LG Lübeck: N.N. AG Kiel: N.N. AG Lübeck: N.N. JVA Flensburg: N.N. JVA Itzehoe: N.N. JVA Kiel: N.N. JVA Lübeck: N.N. JVA Neumünster: N.N. JAA Moltsfelde: N.N. JA Schleswig: N.N.	II35 T18 gem. GVP MJG

MUSTER

14 Anlage IV: Maintenance Window Dataport

Die monatlichen Zeiten für automatische Sicherheitsupdates (sog. Maintenance Window) bei Dataport sind wie folgt:

Verfahren	Monatliche Zeiten Dataport für automatische Sicherheitsupdates (sog. Maintenance Window)
E-Grundakte	– Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Freitag eines Monats von 1–5 Uhr
EJuVA	– Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Freitag eines Monats von 1–5 Uhr
E-Registerakte	– Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Freitag eines Monats von 1–5 Uhr
eKP	– Am 1. Dienstag eines Monats um 18 Uhr – Am 1. Dienstag eines Monats um 21 Uhr
EGVP-Enterprise	– Am 1. Dienstag eines Monats um 18 Uhr – Am 1. Dienstag eines Monats um 21 Uhr
VIS-Justiz	– Am 1. Montag eines Monats um 19 Uhr – Am 1. Dienstag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Donnerstag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 3. Dienstag eines Monats von 20–24 Uhr
DXC-Webscan	– Am 1. Mittwoch eines Monats um 1 Uhr
Akteneinsichtsportal	– Am 1. Dienstag eines Monats um 18 Uhr – Am 2. Dienstag eines Monats um 20 Uhr
Governikus LZA	Noch festzulegen
AUREG	– Am 1. Dienstag eines Monats um 1 Uhr – Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr
BASIS-Web	– Am 3. Mittwoch eines Monats um 1 Uhr – Am 3. Donnerstag eines Monats um 1 Uhr – Am 4. Mittwoch eines Monats um 19 Uhr
EUREKA-Fach	– Am 1. Donnerstag eines Monats von 1–5 Uhr
FOKUS	– Am 2. Dienstag eines Monats von 20–24 Uhr – Am 4. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr
FOLIA	Produktionssystem: – Am 1. Dienstag eines Monats von 20–24 Uhr – Am 1. Mittwoch eines Monats von 20–24 Uhr

	Archiv- bzw. Auskunftssystem: – Am 1. Montag eines Monats um 1 Uhr – Am 1. Montag eines Monats von 20–24 Uhr – Am 1. Mittwoch eines Monats um 0, 2 und 4 Uhr
forumSTAR	– Am 1. Montag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Dienstag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 1. Mittwoch eines Monats um 21 Uhr – Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr
MESTA	– Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr
MESTA-Text	– Am 1. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr
Nexus VeLIS	– Am 1. Dienstag eines Monats von 20–24 Uhr – Am 3. Donnerstag eines Monats von 1–5 Uhr
Nexus Web	– Am 1. Mittwoch eines Monats um 2 Uhr – Am 3. Mittwoch eines Monats um 1 und 5 Uhr
PrimePEP JV	Keine Angabe
SHEMA	Keine Angabe
SoPart Justiz	– Am 1. Dienstag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 2. Sonntag eines Monats von 6–8:15 Uhr – Am 3. Montag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 3. Dienstag eines Monats von 1–5 Uhr – Am 3. Mittwoch eines Monats von 1–5 Uhr – Am 3. Donnerstag eines Monats um 1 Uhr

15 Anlage V: Mindestverfügbarkeit der IT-Services

Die Mindestverfügbarkeit der einzelnen IT-Services ist wie folgt:

Kategorie gem. jeweils geltendem IT-Servicekatalog der Justiz-IT	IT-Service	Mindest- Verfügbarkeit
ERV / E-Akte	E-Grundakte	Eintrag folgt
	EJuVA	Eintrag folgt
	E-Registerakte	95,00%
	ERV	Eintrag folgt
	Verfahrensakte Justiz	Eintrag folgt
Fachverfahren	AUREG	90,00%
	BASIS-Web	Eintrag folgt
	EUREKA-Fach	Eintrag folgt
	FOKUS	Eintrag folgt
	FOLIA	Eintrag folgt
	forumSTAR	Eintrag folgt
	MESTA	Eintrag folgt
	MESTA-Text	Eintrag folgt
	Nexus VeLIS	Eintrag folgt
	Nexus Web	Eintrag folgt
	PrimePEP JV	Eintrag folgt
	SHEMA	Eintrag folgt
	SoPart Justiz	Eintrag folgt
Fachservice	EEZ-Lokal	Eintrag folgt
	Elan-Ref	Eintrag folgt
	Elis	Eintrag folgt
	Insolvenzportal	Eintrag folgt
	Justizdatenbank (Datapine)	Eintrag folgt
	JUST	Eintrag folgt
	Justizortal	Eintrag folgt
	Registerportal	Eintrag folgt
	Telemedizin	Eintrag folgt
	Telio	Eintrag folgt
	Videodolmetschen	Eintrag folgt
	Vollstreckungsportal	Eintrag folgt
	Zentrales Schutzschriftenregister	Eintrag folgt
Zentrales Testamentsregister	Eintrag folgt	
Justizeigener Standard-Arbeitsplatz	Justiz Standard-AP Hardware	Eintrag folgt
	Justiz Standard-AP Software	Eintrag folgt

1 ITSM-DOK GK-SUP&SLM IT-Service-Management-Dokumentation, Grobkonzept „Supplier & Service Level Management“, V 1.0 vom 12.2.2018.

2 Alle angebotenen IT-Services sind in dem „IT-Servicekatalog der Justiz-IT“ aufgeführt, der im JUST zur Verfügung steht.

3 Die Kernaufgaben sind dem IT-Rollenkonzept zu entnehmen.

4 CIO-RV-Standardrollen-Standardrollen ITSH vom MELUND ZIT-SH, Version V 2.0 vom 1.3.2020 i.V.m. ITSM-DOK GK-SUP&SLM IT-Service-Management-Dokumentation, Grobkonzept "Supplier & Service Level Management", V 1.0 vom 12.2.2018.

5 Aufgabenteilung siehe IT-Justiz-Verordnung – ITJVO vom 8. Februar 2018, GVObI. Schl.-H. S. 24, geändert durch Art. 4 VO zur Entfristung von VOen im Justizbereich vom 21.5.2021, GVObI. Schl.-H. S. 649.

6 Gemäß Konzept „Anforderungen an Servicestrukturen und Supportzeiten“ Version 1.0 vom 20.6.2018 sowie dem „Umsetzungskonzept Servicestrukturen und Supportzeiten“, Version 0.9 vom 11.6.2021.

7 Der konkrete Ablauf ist im Prozess „Incident Management“ geregelt.

8 Siehe Beschluss des Lenkungsausschusses für das Projekt eJustizSH und das Projekt Neue IT-Organisation Justiz vom 1.4.2022.

9 ITSM-DOK IT-Service-Management-Dokumentation, Teil A: Allgemeines und Standards, Version 1.3 vom 30.9.2020.

10 IT-Berichtswesen als Umsetzung des Konzeptes „Modernisierung IT-Informationsmanagement“, Version 1.0 vom 23.6.2020 im Rahmen des TP 8 des Projektes Neue IT-Organisation Justiz.

11 Adressat der Partei A für die monatlichen Auswertungen, die Einladung zu den regelmäßigen Gesprächen und für die regelmäßige Überprüfung des OLA.

Verlust eines Dienstsiegels

Bek. d. MJG v. 4. April 2023 – II 342/5413 E-1-8
(SchIHA 2023 S. 144)

Bei der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Lübeck ist ein Dienstsiegel – Farbdruckesiegel – verloren gegangen. Das Siegel hat einen Durchmesser von 35 mm. In der Mitte des runden Siegels ist das Landeswappen abgebildet. Um das Wappenschild steht die Inschrift „Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Lübeck“. Unter dem Wappen befindet sich die Kennziffer „83“. Das verloren gegangene Dienstsiegel wird für ungültig erklärt.

III. Personalnachrichten

MJG

Ernannt: Zur Regierungsoberinspektorin: Regierungsinpektorin *Anna-Lea Gattinger*, Ministerium für Justiz und Gesundheit.

Gerichte

Ernannt: Zum Justizobersekretär: Erster Justizhauptwachtmeister *Bastian Liebsch*, Amtsgericht Ratzeburg.

Zum Ersten Justizhauptwachtmeister: Justizhauptwachtmeisteranwärter *Tim-Henrik Muuß*, Landgericht Lübeck; Justizhauptwachtmeisteranwärter *Leon-Mauro Potarzycki*, Landgericht Lübeck; Justizhauptwachtmeisteranwärter *René Petersen*, Landgericht Flensburg.

Versetzt: Justizinspektorin *Marie-Denise Steder*, vom Amtsgericht Bad Segeberg an das Amtsgericht Lübeck.

Versetzung in den Ruhestand: Justizamtsrat *Joachim Huft*, Amtsgericht Meldorf; Justizamtsrat *Peter Niedermeier*, Landgericht Itzehoe.

Eintritt in den Ruhestand: Justizamtsinspektor *Bernd Faron*, Amtsgericht Neumünster.

Vollzugsanstalten

Ernannt: Zum Justizinspektor: Justizamtsinspektor *Jan-Paul Metesch*, JVA Neumünster.

Zum Justizamtsinspektor mit Amtszulage: Justizamtsinspektor *Torsten Sievers*, JVA Flensburg.

Zur Justizhauptsekretärin: Justizobersekretärin *Daniela Wegel*, JVA Flensburg.

Notare:

Ernannt: Zum Notar: *Kevin Binder*, Flensburg; *Dennis Jeschke*, Rendsburg; *Mirko Bröckelmann*, Itzehoe.

Notaramt erloschen: *Knut Zarling*, Ratzeburg.

Zweite Staatsprüfung für Juristen

bestanden im Monat Februar 2023: *Kristina Fehrmann*, Neumünster; *Sarah Marquardt*, Hamburg; *Nicola Becker*, Kiel; *Wiebke Brieger*, Hamburg; *Olivia Mändl*, Hamburg; *Maximilian Eckert*, Kiel; *Kimberly Oldehaver*, Hamburg; *Josephine Freytag*, Kiel; *Pia Pillokat*, Strande; *Ina Rode*, Reinbek; *Thore Albrecht*, Kiel; *Jana Warnken*, Kiel; *Christoff Franzenburg*, Kronshagen; *Hans Erichsen*, Kiel; *Nina Ostertun*, Kiel; *Christoph Bienwald*, Kiel; *Anna-Lena Burgdorf*, Hamburg; *Vincent Bläse*, Kiel; *Laura Klawitter*, Kronshagen; *Daniel Schwatlo*, Kiel; *Boike Rabe*, Hamburg; *Louisa Kunkel*, Kiel; *Rouven Kunstein*, Kiel; *Demet Sacan*, Flensburg; *Jule Meyer-Grage*, Kiel; *Antonia van Alen*, Flensburg; *Bjarne Schulz*, Harrislee; *Fabian Sander*, Hamburg; *Svenja Auerswald*, Hamburg.

IV. Ausschreibungen

Bek. d. MJG v. 3. April 2023 – II 332/5112-E-1-84
(SchIHA 2023 S. 144)

Allgemeine Hinweise

Die Landesregierung setzt sich für die Beschäftigung von Menschen mit Behinderung ein. Schwerbehinderte und ihnen Gleichgestellte werden bei entsprechender Eignung bevorzugt berücksichtigt.

Die Landesregierung ist bestrebt, ein Gleichgewicht zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten in der Landesverwaltung und im Justizdienst zu erreichen. Sie bittet deshalb geeignete Frauen, sich zu bewerben und weist darauf hin, dass Frauen bei gleichwertiger Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung vorrangig berücksichtigt werden.

Es besteht die Möglichkeit zur Teilzeitbeschäftigung.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Allgemeine Verfügung über Stellenausschreibungen und Bewerbungen im Bereich der Gerichte und Staatsanwaltschaften vom 25. März 2020 (SchIHA 2020, S. 142) verwiesen.

Bewerbungen werden erbeten **binnen drei Wochen** ab Datum dieser Bekanntmachung, soweit nicht anders angegeben. Gleichzeitig wird um Mitteilung der aktuellen Privatschrift gebeten. Die Ausschreibung richtet sich nur an Personen, die in der schleswig-holsteinischen Justiz tätig sind.

1. Bekanntmachung:

Ich sehe Bewerbungen entgegen für die planmäßige Besetzung von

1 Stelle der Besoldungsgruppe R 2 für eine Direktorin oder einen Direktor des Arbeitsgerichts bei dem Arbeitsgericht Lübeck.

Die Stelle ist mit einer Richterin oder einem Richter zu besetzen, die oder der sich in der Rechtsprechung an einem Arbeitsgericht in besonderer Weise bewährt hat und über Erfahrungen im Umgang mit der elektronischen Verfahrensakte verfügt. Erfahrungen darüber hinaus – insbesondere in der Gerichtsverwaltung – sind erwünscht, aber nicht Bedingung.

Gesucht wird eine engagierte und verantwortungsbewusste Persönlichkeit, die den durchgeführten und anstehenden Strukturveränderungen in der Justiz aufgeschlossen gegenübersteht und in der Lage ist, diese aktiv gestaltend voran zu treiben. Unverzichtbar sind ein ausgeprägtes Organisationsvermögen sowie die besondere Befähigung zur Personalführung; gefordert ist ein kooperativer Führungsstil, der insbesondere die für neue Techniken und Organisationsformen notwendige Akzeptanz aller in der Justiz Tätigen schafft und sie zur verantwortlichen Mitgestaltung im Interesse des Ansehens der Justiz in der Öffentlichkeit motiviert.

2. Bekanntmachung:

Ich sehe Bewerbungen entgegen für die planmäßige Besetzung von

2 Stellen der Besoldungsgruppe R 1 für Staatsanwältinnen und Staatsanwälte bei der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Itzehoe;

1 Stelle der Besoldungsgruppe R 1 für eine Staatsanwältin oder einen Staatsanwalt bei der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Kiel.

Die Ausschreibung richtet sich nur an Richterinnen und Richter auf Probe im staatsanwaltschaftlichen Dienst.

3. Bekanntmachung:

Ich sehe Bewerbungen entgegen für die planmäßige Besetzung von

1 Stelle der Besoldungsgruppe R 1 für eine Richterin oder einen Richter am Landgericht bei dem Landgericht Kiel.

Die Ausschreibung richtet sich ausschließlich an schleswig-holsteinische Richterinnen und Richter auf Probe in der ordentlichen Gerichtsbarkeit.

4. Bekanntmachung:

Ich sehe Bewerbungen entgegen für die planmäßige Besetzung von

1 Stelle der Besoldungsgruppe R 1 für eine Richterin oder einen Richter am Sozialgericht bei dem Sozialgericht Schleswig.

Die Ausschreibung richtet sich ausschließlich an schleswig-holsteinische Richterinnen und Richter kraft Auftrags in der Sozialgerichtsbarkeit.

Einstellung von Anwärtinnen und Anwärtern für die Laufbahngruppe 1, zweites Einstiegsamt (vormals: mittlerer Justizdienst) des Landes Schleswig-Holstein im Jahre 2024

Bek. d. Präs. d. SchlHOLG v. 7. März 2023 – 2326 – 29 – (SchIHA 2023 S. 145)

I.

Die Justizverwaltung des Landes Schleswig-Holstein stellt zum 01.08.2024 Justizobersekretärinnen und Justizobersekretär für die Laufbahngruppe 1, zweites Einstiegsamt (vormals: mittlerer Justizdienst) ein.

Die Voraussetzungen für die Zulassung zum Vorbereitungsdienst für diese Laufbahn ergeben sich aus der Landesverordnung über die Laufbahnen der Beamtinnen und Beamten in Schleswig-Holstein (Allgemeine Laufbahnverordnung – ALVO –) vom 19.5.2009 (GVOBI Schl.-H. 2009, S. 236) in Verbindung mit der Landesverordnung über die Laufbahn, Ausbildung und Prüfung der Justizfachwirtinnen und Justizfachwirte des Landes Schleswig-Holstein (LAPVO JFW) vom 16.5.2019 (GVOBI Schl.-H. 2019, S. 99) in der jeweils gültigen Fassung.

Die Bewerberinnen und Bewerber müssen

1. die gesetzlichen Voraussetzungen für die Berufung in das Beamtenverhältnis erfüllen, also
 - a) Deutsche oder Deutscher im Sinne des Artikels 116 des Grundgesetzes sein oder eine andere Staatsangehörigkeit i.S.v. § 7 Beamtenstatusgesetz besitzen;
 - b) die Gewähr dafür bieten, dass sie jederzeit für die freiheitliche demokratische Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes eintreten;
2. a) mindestens einen Mittleren Schulabschluss oder einen Realschulabschluss oder
 - b) einen Ersten allgemeinbildenden Schulabschluss oder einen Hauptschulabschluss und eine förderliche abgeschlossene Berufsausbildung oder
 - c) einen als gleichwertig anerkannten Bildungsstand nachweisen;
3. körperlich geeignet erscheinen; dabei darf von schwerbehinderten Bewerberinnen und Bewerbern nur das für die Laufbahn erforderliche Mindestmaß körperlicher Rüstigkeit verlangt werden;
4. bis zur Zwischenprüfung hinreichende Tastschreibkenntnisse von mindestens 180 Anschlägen pro Minute nachweisen;
5. gute Rechtschreibkenntnisse besitzen;
6. Organisationsfähigkeit, eine gute Auffassungsgabe, Kooperations-, Kritik- und Kommunikationsfähigkeit, sowie emotionale Stabilität und ein hohes Maß an Motivation mitbringen.

II.

Der vor der Laufbahnprüfung abzuleistende Vorbereitungsdienst als Justizobersekretärin oder Justizobersekretär im Beamtenverhältnis auf Widerruf dauert 24 Monate.

Während des Vorbereitungsdienstes werden Anwärterbezüge gezahlt.

Der Vorbereitungsdienst teilt sich in 9 verschiedene Abschnitte, die praktische und die theoretische Ausbildung finden im Wechsel statt. Die berufspraktische Ausbildung dauert insgesamt 16,5 Monate, die theoretische Ausbildung dauert insgesamt 7,5 Monate. Während der theoretischen Ausbildungsabschnitte nehmen die Justizobersekretärinnen und Justizobersekretäre am Internatsbetrieb der Verwaltungsakademie in Bordesholm mit Verpflegung teil. Die praktische Ausbildung erfolgt an Gerichten und Staatsanwaltschaften in Schleswig-Holstein.

III.

Bewerbungen sind unter Beifügung folgender Unterlagen an den Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts, Gottorfstraße 2, 24837 Schleswig, zu richten:

1. ein aussagekräftiges Anschreiben mit einer kurzen Darstellung der Gründe für die Berufswahl,
2. ein von der Bewerberin oder dem Bewerber verfasster tabellarischer Lebenslauf,
3. eine Fotokopie des Abschluss- oder des Abgangszeugnisses der zuletzt besuchten Schule; liegt dies noch nicht vor, zunächst das letzte Schulzeugnis,
4. ggf. Nachweise und Zeugnisse über berufliche Tätigkeiten seit der Schulentlassung.

Auf die Vorlage von Lichtbildern/Bewerbungsfotos verzichten wir ausdrücklich und bitten daher, hiervon abzusehen.

Bewerberinnen und Bewerber, die sich bereits im Justizdienst befinden, reichen ihr Gesuch unter Beifügung der vorgenannten Bewerbungsunterlagen auf dem Dienstweg ein.

Eine Eignungsbeurteilung wird von Amts wegen angefordert. Bewerberinnen und Bewerber aus der Laufbahngruppe 1, erstes Einstiegsamt (vormals: einfacher Justizdienst) sollen bei Ausbildungsbeginn eine Mindestdienstzeit von 3 Jahren haben. Sie haben außerdem an einem Test zur berufsbezogenen Intelligenz teilzunehmen.

Bewerbungen werden bis zum **31.10.2023** erbeten.

IV.

In Ausnahmefällen können Einstellungen auch noch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

V.

Die Hinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten der Bewerberinnen und Bewerber können unter schleswig-holstein.de – [Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht – Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten von Bewerberinnen und Bewerbern \(Informationen nach Artikel 13 DS-GVO\)](#) eingesehen werden.

VI.

Die Landesregierung setzt sich für die Beschäftigung von Menschen mit Behinderung ein.

Schwerbehinderte und ihnen Gleichgestellte werden bei entsprechender Eignung bevorzugt berücksichtigt.

VII.

Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht ist ein Arbeitgeber, der die Chancengleichheit und Vielfalt seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördert. Als Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ hat zudem die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für uns eine hohe Priorität.

VIII.

Ausdrücklich begrüßen wir es, wenn sich Menschen mit Migrationshintergrund bei uns bewerben.

Bek. d. Generalstaatsanwalts v. 3. April 2023 – 201 E – 1149 – (SchIHA 2023 S. 146)

Ich sehe Bewerbungen entgegen für die planmäßige Besetzung von

- 1 Stelle – fliegend – der BesGr. A 13 für Justizoberamtsträtinnen und Justizoberamtsräte (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften;

- 2 Stellen – fliegend – der BesGr. A 12 für Justizamtsrätinnen und Justizamtsräte (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften;
- 1 Stelle – fliegend – der BesGr. A 12 für eine Justizamtsrätin bzw. einen Justizamtsrat (m/w/d) im Sozialdienst in der Gerichtshilfe bei den Staatsanwaltschaften;
- 2 Stellen – fliegend – der BesGr. A 11 für Justizamtsfrauen und Justizamtsmänner (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften;
- 1 Stelle – fliegend – der BesGr. A 9 mit Amtszulage für Justizamtsinspektorinnen bzw. Justizamtsinspektoren (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften;
- 2 Stellen – fliegend – der BesGr. A 9 für Justizamtsinspektorinnen bzw. Justizamtsinspektoren (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften;
- 6 Stellen – fliegend – der BesGr. A 8 für Justizhauptsekretärinnen bzw. Justizhauptsekretäre (m/w/d) bei den Staatsanwaltschaften.

Die Landesregierung setzt sich für die Beschäftigung von Menschen mit Behinderung ein. Schwerbehinderte und ihnen Gleichgestellte werden bei entsprechender Eignung bevorzugt berücksichtigt.

Die Landesregierung ist bestrebt, ein Gleichgewicht zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten in der Landesverwaltung und im Justizdienst zu erreichen. Frauen werden bei gleichwertiger Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung vorrangig berücksichtigt. Es besteht die Möglichkeit zur Teilzeitbeschäftigung.

Wegen der Einzelheiten verweise ich auf die Allgemeine Verfügung des MJG vom 25.3.2020 (II 334/5112-2-1). Insbesondere bitte ich zu erklären, ob Einverständnis mit der Einsichtnahme in die Personalakte durch die zuständige Personalvertretung, die Gleichstellungsbeauftragte sowie gegebenenfalls zu beteiligende Stellen im Widerspruchsverfahren und Verwaltungsgerichtsverfahren besteht, sowie um Angabe der aktuellen Privatanschrift.

Ihre personenbezogenen Daten werden zur Durchführung des Bewerbungsverfahrens auf der Grundlage des § 85 Absatz 1 des Landesbeamtengesetzes und § 15 Absatz 1 des Landesdatenschutzgesetzes verarbeitet. Weitere Informationen können Sie unseren Datenschutzbestimmungen entnehmen.

Bewerbungen werden erbeten bis zum **19. Mai 2023**.

V. Entscheidungen

Zivilrecht und Zivilverfahren

BGB § 826; StGB § 823 II i.V.m. § 263; BGB § 823 II i.V.m. EG-FGV; BGB § 831

1. **Der Vortrag eines Fahrzeugkäufers im sog. Dieselabgasskandal, dass es eine teilweise erhebliche Differenz zwischen den NOx-Werten gebe, die auf dem Prüfstand gemessen würden, und denen, die sich im Realbetrieb ergeben würden, genügt allein nicht, um von dem Verbau einer unzulässigen Abschalt-einrichtung auszugehen.**
2. **Auch die konkrete Benennung eines unstrittig verbauten Thermofensters als unzulässiger Abschalt-einrichtung führt nicht automatisch zu einem Schadensersatzanspruch des Käufers. Hierbei kann mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs offen bleiben, ob es sich dabei um eine unzulässige Abschalt-einrichtung handelt; jedenfalls fehlt es in der Regel an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung.**

3. **Ob der Hersteller verpflichtet war, im Typgenehmigungsverfahren genauere Angaben zur temperaturabhängigen Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems zu machen, so dass bei Nichtoffenlegung eine Täuschung des KBA angenommen werden könnte, hängt vom Zeitpunkt der Beantragung der Genehmigung ab. Eine detaillierte Angabe zur Funktionsweise der Abgasrückführung wurde erst ab Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 646/2016 ab dem 10.5.2016 erforderlich.**
4. **Der Feststellung, das Verhalten der für den Hersteller handelnden Personen sei objektiv sittenwidrig gewesen, kann im Einzelfall überdies entgegenstehen, dass jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs im Jahr 2016 die rechtliche Wertung zur (Un-)Zulässigkeit von Thermofenstern unklar war und von der Untersuchungskommission „Volkswagen“**

- Literatur und Rechtsprechung streitig diskutiert wurde (vgl. Führ, NVwZ 2017, 265). Dies zeigt, dass keine klare und eindeutige Rechtslage gegeben ist, gegen welche die Bekl. bewusst verstoßen hätte. Schließlich musste sich auch der Gerichtshof der Europäischen Union auf Vorlage eines französischen Gerichts mit der Frage der Auslegung der genannten Vorschrift befassen (vgl. EuGH, Urt. vom 17.12.2020 – C-693/18, NJW 2021, 1216).
5. Allein aus einer möglicherweise zu unterstellenden objektiven Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung in Form des Thermofensters folgt auch kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Käufer. Im Hinblick auf die unsichere Rechtslage ist nicht dargetan, dass die für die Bekl. tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung für möglich gehalten und diese billigend in Kauf genommen hätten (vgl. BGH, Beschl. v. 29.9.2021 – VII ZR 126/21 – Rn. 24; BGH, Urteil v. 16.9.2021 – VII ZR 322/20 – Rn. 31; BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rn. 23).
 6. Auch aus weiteren behaupteten Abschaltvorrichtungen z.B. in Form einer Prüfstanderkennung durch Temperatur, Höhe über dem Meeresspiegel, Lenkwinkel und Zeit des Betriebs des Fahrzeugs ergibt sich nichts anderes zur Frage der Sittenwidrigkeit bzw. des Vorsatzes, solange es dabei um Parameter geht, die den Prüfstand als auch den Straßenbetrieb gleichermaßen betreffen, so dass aus deren Vorhandensein keine entsprechenden Schlüsse gezogen werden können.
 7. Unerheblich ist auch die Behauptung eines Käufers, eine Schadensersatz rechtfertigende weitere Abgasmanipulation erfolge über das OBD, das trotz deutlich erhöhter NOx-Werte im realen Fahrbetrieb seines Fahrzeugs keinen Fehler melde. Hierin liegt weder eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 noch eine für ein sittenwidriges Verhalten der Bekl. sprechende Funktion (vgl. BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rn. 18).
 8. Auch unter Berücksichtigung der mit der Berufungsbegründung vorgelegten weiteren Unterlagen, den sog. Bosch-Papers, bleibt der Befund unverändert, wonach es an greifbaren Anhaltspunkten dafür fehlt, dass über das Ausloten eines Spielraums hinaus durch den Hersteller in einem Fahrzeug tatsächlich eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt wären, geschweige denn, dass dies in sittenwidriger und/oder vorsätzlicher Absicht geschehen wäre.
 9. Es fehlt schließlich auch an einem kausalen entstandenen Schaden, wenn ein Rückruf bislang trotz Überprüfung nicht erfolgt ist und auch zukünftig nicht droht. Der Bundesgerichtshof sieht den Schaden in der Möglichkeit einer Nutzungseinschränkung aufgrund behördlicher Maßnahmen. Bis heute wurde das streitgegenständliche Fahrzeug trotz der Kenntnis des KBA von dem EuGH-Urteil vom 14.7.2022 (u.a. in der Rechtssache C-145/20), in dem der EuGH zur Zulässigkeit des Thermofensters Stellung genommen hat, nicht zurückgerufen. Vielmehr hat das KBA in einer Stellungnahme dazu ausgeführt, dass seine Genehmigungspraxis die Maßstäbe des EuGH bereits gewährleiste (https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/stellungnahme_eUGH_thermofenster_inhalt.html).
 10. Darüber hinaus fehlt es im konkreten Fall an einem kausalen Schaden auch deshalb, weil der Käufer das Fahrzeug erst am 26.10.2016 erwarb, als der sog. Diesellabgasskandal bereits, wenn auch nicht in vollem Umfang, bekannt war. Vor diesem Hintergrund konnte er nicht darauf vertrauen, dass das von ihm erworbene Fahrzeug hiervon nicht betroffen sein würde.
 11. Mangels Schadens (s. Punkte 9 und 10) und aufgrund fehlenden Fahrlässigkeitsvorwurfs ergibt sich ein Anspruch eines Fahrzeugkäufers nach der Entscheidung des EuGH vom 21.3.2023 (Rechtssache C 100-21) jedenfalls im vorliegenden Fall auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG. Der Hersteller hat nicht gegen den zivilrechtlichen Fahrlässigkeitsmaßstab des § 276 Abs. 2 BGB verstoßen. Das Thermofenster war bei Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs sog. Industriestandard und wurde weitreichend von einer Vielzahl von Autoherstellern in Dieselfahrzeugen eingesetzt, ohne dass dies vom KBA damals oder später – trotz mehrfacher Untersuchungen – beanstandet worden wäre.
 12. Für einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB fehlt es bereits an der Stoffgleichheit der etwaigen Vermögenseinbuße des Käufers durch den Abschluss des Kaufvertrags mit den denkbaren Vermögensvorteilen, die ein verfassungsmäßiger Vertreter der Bekl. (§ 31 BGB) für sich oder einen Dritten erstrebt haben könnte (BGH, Urt. v. 30.7.2020 – VI ZR 5/20 – Rn. 24 ff.).

SchlHOLG, 12. Zivilsenat, Urteil v. 29. März 2023 – 12 U 119/22 –, Ve.

Die Parteien streiten über Schadensersatz im Zusammenhang mit dem sogenannten Diesellabgasskandal.

Der Kl. kaufte am 26.10.2016 bei ... einen Pkw BMW X5 mit der FIN ... und EU6 als Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand von 14388 km zu einem Kaufpreis von 66999 €. Bei dem Fahrzeug wurde ein Motor mit der Bezeichnung N57 eingebaut. Für das Fahrzeug gibt es keine verpflichtende Rückrufanordnung durch das KBA.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Ein vertraglicher Anspruch auf Schadensersatz komme nicht in Frage, weil die Einrede der Verjährung durchgreife.

Der Kl. habe gegen die Bekl. keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 826 BGB. Das Fahrzeug verfüge über eine wirksame Typengenehmigung. Für das Fahrzeug gebe es keine verpflichtende Rückrufanordnung. Die Typengenehmigung habe Tatbestandswirkung. Darüber hinaus obliege dem KBA als Marktüberwachungsbehörde die Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und gegebenenfalls die Einleitung von Maßnahmen zur Herstellung von rechtmäßigen Zuständen. Im Rahmen seiner Aufgaben habe das KBA nach Bekanntwerden der sogenannten Dieselpolitik seit dem Jahr 2015 Prüfungen durchgeführt. Die Angaben des Kl. zu den angeblich unzulässigen Funktionen des eigenen Fahrzeugs seien daher vor dem Hintergrund der nach wie vor wirksamen Typengenehmigung in der Gesamtschau als spekulativ zu bewerten.

Die Frage, ob im Fahrzeug des Kl. eine unzulässige Funktionsweise vorliege, könne im Ergebnis aber auch dahinstehen. Denn eine unzulässige Funktionsweise des Motors führe nicht zwangsläufig zur Annahme der Sittenwidrigkeit. Nach dem Maßstab des Bundesgerichtshofs gebe es keine durchgreifenden Anhaltspunkte für eine solche Annahme. Es handele sich offensichtlich um kontrovers diskutierte Rechtsfragen. Dies zeige sich bereits an der umfänglichen Korrespondenz der Parteien. Bei der Frage, ob Grenzwerte nur auf den Prüfstand eingehalten werden müssten oder aber auch

im Realbetrieb, sei zudem ex ante von einer unklaren Rechtslage auszugehen. Die Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte im Realbetrieb (sogenannte RDE-Messung) sei erst ab dem Jahr 2015 eingeführt worden. Darüber hinaus seien in diesem Zusammenhang erstmals sogenannte Konformitätsfaktoren festgelegt worden. Es könne in der Gesamtschau nicht ausgeschlossen werden, dass die Organe der Bekl. in Orientierung an dem Industriestandard von einer möglicherweise ex post unzutreffenden, aber ex ante vertretbaren Auslegung ausgegangen seien.

Der Kl. habe gegen die Bekl. aus Rechtsgründen auch keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. EG-FGV. Auf die Frage, ob sich aus der EG-FGV eine drittbeschützende Wirkung ergebe, komme es im Ergebnis nicht an, weil es jedenfalls an einem haftungsbegründenden Verschulden auf Seiten der Bekl. fehle. Mit Rücksicht auf die unklare Rechtslage in den letzten Jahren könne aus den oben genannten Gründen nicht festgestellt werden, dass bei den Organen der Bekl. von einer Fahrlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung der regulatorischen Vorschriften auszugehen wäre. Der Kl. habe gegen die Bekl. auch keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 263 StGB. Eine unmittelbare Haftung der Bekl. aus § 263 StGB komme als juristische Person nicht in Betracht.

Der Kl. habe gegen die Bekl. auch keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 831 BGB. Eine Haftung für Verrichtungsgehilfen in Ausübung einer Verrichtung komme im vorliegenden Fall nicht in Betracht. Die von dem Kl. behauptete Schädigung wäre auf eine strategische Entscheidung der Unternehmensleitung zurückzuführen.

Es bestehe kein Grund für eine Aussetzung des Verfahrens. Es bestehe auch kein Grund für eine Vorlage an den EuGH. Allein der Umstand, dass in einem anderen Verfahren eine Rechtsfrage von Bedeutung sei, die auch im vorliegenden Verfahren relevant sein könne, rechtfertige noch nicht die Aussetzung. Unabhängig davon komme es für die Entscheidung dieses Rechtsstreits aus den oben genannten Gründen auch nicht auf Fragen an, die in einem Vorlageverfahren geklärt werden könnten.

Ein Anspruch auf Schadensersatz komme darüber hinaus, unabhängig von der Anspruchsgrundlage, auch nicht in Frage, weil bei dem Kl. kein relevanter Schaden im Sinne einer ungewollten Verbindlichkeit vorhanden sei. Der Kl. habe das Fahrzeug im Jahr 2018 (also nach Bekanntwerden der allgemeinen Dieselproblematik in der Automobilbranche) gekauft. Bei einem Kauf in diesem Zeitraum erleide der Kl. keinen ersatzfähigen Schaden, falls sich nach dem Erwerb herausstellen sollte, dass das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abgasabschaltung ausgerüstet gewesen sei. Der Erwerb eines Dieselfahrzeugs sei von vornherein mit diesem Risiko belastet gewesen.

Hiergegen wendet sich der Kl. mit seiner Berufung, mit der er seinen Antrag auf Schadensersatz aufrecht erhält.

Er trägt vor, zunächst wäre das Landgericht verpflichtet gewesen, das Verfahren auszusetzen. Die Ausführungen zum angeblichen Fehlen eines fahrlässigen Verhaltens seien unzutreffend. Jedenfalls hätte es aus Gründen des effektiven Rechtsschutzes mit einer Entscheidung abwarten müssen. Beides sei nicht geschehen.

Des Weiteren habe die Deutsche Umwelthilfe erst kürzlich geheime Unterlagen von Bosch geleakt. Dies sei mit Datum vom 17.11.2022 im Rahmen einer Pressekonferenz und damit nach mündlicher Verhandlung und dem ergangenen erstinstanzlichen Urteil geschehen. Eine vorherige Vorlage sei dem Kl. damit nicht möglich gewesen. Diese Unterlagen belegten nach Ansicht der DUH, dass seit 2006 intensiv an illegalen Abschaltvorrichtungen gearbeitet worden sei. Die Dokumen-

te listeten 44 verschiedene illegale Funktionen auf. Vor allem Diesel-Aggregate seien danach betroffen. Dabei bezögen sich neun der dort aufgeführten Funktionen konkret auf BMW-Aggregate.

Die der DUH vorliegenden Protokolle bis zurück ins Jahr 2006 wiesen aus, dass alle Beteiligten - und damit auch die hiesige Bekl. - über die rechtlichen Probleme informiert gewesen seien. Unterlagen von November 2009 verwiesen mit Hinweis auf ein Protokoll vom 14.09.2006 unter Teilnahme von Bosch, Audi, VW, DC und BMW auf den Wunsch der Boschkunden nach einer Funktion, die in bestimmten Betriebsbereichen geringere Umsätze der Harnstoffdosierung erreiche. Weiter werde in den Protokollen als Beispiel explizit die temperaturabhängige Umschaltung vom Prüfmodus in den realen Straßenmodus genannt, also genau jene Funktion, die der EuGH zuletzt in seiner Entscheidung vom 8.11.2022 zu einem Verfahren der DUH gegen das KBA als illegal bewertet habe.

Dabei weise Bosch in den Verhandlungen mit seinen Kunden bereits zu diesem Zeitpunkt wiederholt darauf hin, dass Applikationen dieser Art nicht mit den rechtlichen Vorgaben in Einklang stünden. Bei den dort beschriebenen Funktionen handele es sich jeweils um unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne des Art. 3 Nr. 10 EG-VO 715/2007. Diese seien nicht zu rechtfertigen. Die beschriebenen Funktionen seien auch bei Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs installiert und aktiviert gewesen. Die Bekl. habe hierüber sowie über deren mögliche Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit Kenntnis gehabt. Die Typengenehmigungsbehörde sei nicht ordnungsgemäß aufgeklärt und informiert worden, sondern tatsächlich über die Genehmigungsfähigkeit getäuscht worden.

Nicht zutreffend sei, dass die Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug Bindungswirkung entfalte. Die Bekl. habe im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens wesentliche Aspekte nicht mitgeteilt und verschleiert und die Typengenehmigungsbehörde deshalb getäuscht. Sie könne sich also weder auf eine bestehende Typengenehmigung noch auf eine diesbezügliche Tatbestandswirkung berufen, weil sie die bestehenden Abschaltvorrichtungen arglistig verschwiegen habe. Damit sich das Landgericht auf eine Tatbestandswirkung berufen könne, müsse es zunächst der Frage nachgehen, ob eine objektiv rechtswidrige Genehmigung durch die Bekl. aufgrund einer Täuschung erschlichen worden sei. Dies sei vorliegend allerdings nicht geschehen.

Unerheblich sei zudem, dass das streitgegenständliche Fahrzeug derzeit nicht von einem amtlichen Rückruf betroffen sei. Ein Rückruf könne noch jederzeit erfolgen. Durch die bei Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeugs installierten und genutzten unzulässigen Abschaltvorrichtungen sei dieses mangelhaft gewesen. Dem Kl. drohe eine konkrete Gefahr der Stilllegung und des Entzugs der Typengenehmigung.

Mit Datum vom 28.1.2020 (BGH VIII ZR 57/19) habe der Bundesgerichtshof nochmals klar und deutlich entschieden, dass es einen Verstoß gegen Art. 103 GG und damit gegen das Recht auf rechtliches Gehör bedeute, wenn in den Abgasfällen trotz entsprechender Angebote kein Sachverständigengutachten eingeholt, respektive den entsprechenden Beweisangeboten nachgegangen werde. Der Bundesgerichtshof beziehe sich in seinem Beschluss ausdrücklich auf den Hinweisbeschluss vom 8.1.2019 (NJW 2019, 1133). Ein Mangel liege nicht erst dann vor, wenn das KBA einen Rückruf angeordnet habe, sondern auch schon dann, wenn diese Behörde eine entsprechende Maßnahme gegenüber dem Hersteller noch nicht getroffen habe. Denn auch dann sei im Ansatz bereits ein Sachverhalt gegeben, der – gegebenenfalls mit weiteren Umständen – dazu führen könne, dass die Zu-

lassungsbehörde eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung vornehme, weil das Fahrzeug wegen einer gegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO 715/2007/EG verstoßenden Abschaltvorrichtung nicht dem genehmigten Typ entspreche.

Das Landgericht wäre auch hier verpflichtet gewesen, den hiesigen Beweisangeboten nachzugehen. Dies gelte insbesondere in Bezug auf die Anfrage beim KBA sowie bezüglich der Vorlage der maßgeblichen Unterlage im Typengenehmigungsverfahren. Tatsächlich habe das Landgericht bei dem KBA auch eine entsprechende Anfrage gestellt. Dieser Beschluss sei dann mit Datum vom 05.04.2022 aufgehoben worden.

Das Landgericht verkenne, dass der Kl. gar nicht in der Lage sei, zu den internen Abläufen der Bekl., ihrer Organisation, sowie den Einzelheiten der Programmierung, respektive Details der Hardware detaillierter auszuführen. Die Voraussetzungen für die sekundäre Darlegungslast der Bekl. seien damit gegeben gewesen.

Hinsichtlich der hinreichenden Beweisangebote sei auch zu beachten, dass das KBA zu dem Motor N57D330S1 im Jahr 2018 unstreitig einen amtlichen Rückruf gestartet habe. Bei diesem Motor existierten Auffälligkeiten; das KBA habe die Bekl. aufgefordert, „die vorhandenen unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu entfernen, um die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge wiederherzustellen.“ Es sei zudem dazu vorgetragen worden, dass es sich bei dem hier streitgegenständlichen Motor (Motorkennbuchstabe N57D30) um ein vergleichbares Modell handele, und explizit beantragt worden, der Bekl. aufzugeben offenzulegen, welche – aus ihrer Sicht legalen – Abschaltvorrichtungen in dem streitgegenständlichen Fahrzeug zum Einsatz kämen und inwieweit sie diese im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens offengelegt habe.

Auch die Bekl. habe nicht bestritten, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug ein Thermofenster oder andere Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kämen. Bestritten worden sei lediglich, dass eine „unzulässige“ Abschaltvorrichtung vorliege, sowie dass eine Regulierung der Abgasrückführung nicht anhand der Außentemperatur erfolgen würde. Zudem habe die Bekl. nicht hinreichend bestritten, dass das streitgegenständliche Fahrzeug außerhalb der Prüfstandsbedingungen die dort maßgeblichen Grenzwerte nicht länger einhalte, sondern diese um ein Vielfaches übersteige. Zu den Ausführungen im Schriftsatz vom 13.8.2021, insbesondere dem Vortrag zu Abschaltvorrichtungen im Zusammenhang mit der Kühlmitteltemperatur, der Lenkwinkelerkennung etc. habe sich die Bekl. nicht mehr eingelassen. Insoweit hätte der hiesige Vortrag zu bestehenden Abschaltvorrichtungen und dem vorsätzlich sittenwidrigen Verhalten der Bekl. nicht als „spekulativ“ bewertet werden dürfen. Auch dies habe das Landgericht verkannt.

Durch diese Software erfülle das streitgegenständliche Fahrzeug nicht mehr die Voraussetzungen für die EG-Typengenehmigung und habe einen erheblich höheren Schadstoffausstoß als von der Bekl. angegeben.

Die Bekl. habe dabei auch unterlassen, die im Fahrzeug installierten und genutzten Abschaltvorrichtungen im Rahmen des EG-Typengenehmigungsverfahrens ordnungsgemäß und in ausreichendem Detail anzuzeigen, respektive offenzulegen. Die Nichtoffenlegung, respektive Verschleierung der tatsächlichen Steuerung des Emissionskontrollsystems durch die Bekl. sei auch wissentlich und willentlich erfolgt. Schließlich sei dem Vorstand, respektive den handelnden Personen, bekannt gewesen, dass eine Typengenehmigung bei ordnungsgemäßer Offenlegung nicht hätte erteilt werden können. Sie hätten also in dem Bewusstsein gehandelt, eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verwenden und damit einen Gesetzesverstoß zumindest billigend in Kauf genommen. Eine

Abschaltvorrichtung, die abhängig von der Temperatur auf die Abgasrückführung wirke, könne nicht „aus Versehen“ implementiert werden. Der Verstoß gegen die geltenden Regeln sei so evident, dass auch nicht ernsthaft behauptet werden könne, dass das Handeln der Bekl. und ihrer Repräsentanten nicht bewusst und zielgerichtet gewesen sei. Es sei seinerzeit vielmehr bewusst eine ökonomische Entscheidung dahingehend getroffen worden, die Motoren mit der nicht angezeigten Abschaltvorrichtung auf den Markt zu bringen, weil die wirtschaftlichen Risiken hieraus im Verhältnis zu weiteren Kosten der Forschung und Entwicklung geringer eingeschätzt worden seien. Es gehe dabei nicht nur um das streitgegenständliche Fahrzeug als Einzelfall, sondern um eine Vielzahl und damit einen besonders hohen Schaden. Dies lasse das Verhalten der Bekl. als verwerflich dastehen. Dabei sei auch bekannt gewesen, dass die Typengenehmigung später erlöschen und damit die allgemeine Betriebserlaubnis widerrufen werden könne. Die Bekl. habe sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil verschafft und sich die Kosten der Entwicklung der notwendigen Technik erspart. Selbst wenn man eine Kenntnis des Vorstandes verneinen würde, müsse sich die Bekl. jedenfalls das Verhalten ihrer Verrichtungsgehilfen gemäß § 831 BGB zurechnen lassen. Es sei schlechterdings ausgeschlossen, dass eine derartige Abschaltvorrichtung Verwendung finde, ohne dass zumindest ein hochrangiger Entwicklungsingenieur positive Kenntnis gehabt habe.

Es sei zudem nicht zutreffend, dass zum Zeitpunkt der Typengenehmigung bezüglich der Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen eine unklare Rechtslage bestand habe. Im Gegenteil sei ein Verstoß sogar evident gewesen. Die Bekl. habe aufgrund der europarechtlichen Vorschriften insbesondere nicht davon ausgehen dürfen, dass eine Abschaltvorrichtung stets dann zu rechtfertigen sei, wenn man diese auch zum Zwecke des Motorschutzes einbauen würde.

Daneben seien auch Ansprüche gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 4 Abs. 1, Art 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gegeben. Der streitgegenständliche Pkw habe im Realbetrieb einen erheblichen höheren Schadstoffausstoß. Das Fahrzeug entspreche damit nicht den Vorgaben dieser Vorschriften. Nicht zutreffend sei, dass der Bekl. bezüglich des im Realbetrieb erhöhten Schadstoffausstoßes nicht einmal Fahrlässigkeit vorzuwerfen sei. Im Gegenteil sei der Bekl. bei Entwicklung des Fahrzeugs und seines Motors sowie dem Emissionskontrollsystem bekannt gewesen, dass die maßgeblichen Grenzwerte außerhalb des Prüfstandes nicht eingehalten werden würden. Jedweder emissionsmindernde Eingriff, der nicht stets zu 100 % unter normalen Betriebsbedingungen greife, begründe zumindest ein fahrlässiges Verhalten. Hieraus hafte die Bekl.

Es sei schließlich auch nicht zutreffend, dass dem Kl. angeblich kein Schaden entstanden sei. Das Landgericht könne sich insbesondere nicht auf die Entscheidung des OLG Schleswig vom 03.12.2021, Az.: 17 U 66/21, berufen. Der Kl. habe das streitgegenständliche Fahrzeug schon im Jahr 2016 - nicht im Jahr 2018 - erworben. Zu diesem Zeitpunkt sei noch gar nicht sicher gewesen, dass gegenüber der VW AG überhaupt wirksam Ansprüche geltend gemacht werden könnten. Amtliche Rückrufe habe es bei der Bekl. zu diesem Zeitpunkt aufgrund von Dieselmanipulationen noch keine gegeben. Damit habe der Kl. weder wissen noch erahnen können, dass das von ihm zu erwerbende Fahrzeug vom Dieselskandal erfasst sei. Der Kl. habe seinerzeit einen Vertrag über den Erwerb für das streitgegenständliche Fahrzeug abgeschlossen und sei wegen der unzulässigen Abschaltvorrichtung eine nachteilige Verpflichtung eingegangen, die er bei Kenntnis der Täuschungshandlung der Bekl. nicht eingegangen wäre. Die

Installation einer unzulässigen Abschaltvorrichtung begründe die konkrete Gefahr des Widerrufs der Zulassung und somit der Stilllegung des streitgegenständlichen Fahrzeugs, was mit einem massiven Wertverlust einhergehe.

Der Kl. möchte die Rückabwicklung des Kaufvertrags. Er beantragt zudem die Zulassung der Revision sowie die Aussetzung des Rechtsstreits bis zur Entscheidung des Bundesgerichtshofs im Verfahren Via ZR 335/21 zu den unionsrechtlichen Folgefragen für das deutsche Recht.

Die Bekl. verteidigt das angegriffene Urteil.

Der Bundesgerichtshof habe nunmehr in einem Verfahren, in dem das OLG Frankfurt die Revision zugelassen habe, erstmals auch inhaltlich zu einem Fahrzeug der Bekl. Stellung genommen. Streitgegenständlich sei ein Fahrzeug der Abgasstufe EU6 (dort BMW X1 18d) mit dem Motor B47 gewesen (BGH, Hinweisbeschluss v. 15.09.2021 - VII ZR 2/21). Die Grundsätze seien jedoch auf sämtliche Motoren der Bekl. übertragbar.

Der Bundesgerichtshof halte dort abermals fest, dass es im Gegensatz zum Motor EA189 streitgegenständlich beim hiesigen Motor jedenfalls sowohl an einem Schädigungsvorsatz als auch an einer objektiven Sittenwidrigkeit fehle. Selbst wenn man also eine unzulässige Abschaltvorrichtung annähme, würde dies keine Haftung der Bekl. begründen.

Der Bundesgerichtshof wiederhole ebenfalls den Grundsatz, dass – abseits der klassischen Prüfstanderkennung des EA189 von Volkswagen – bei Funktionen, die vom Grundsatz her auf dem Prüfstand identisch arbeiteten wie im Straßenbetrieb, eine sittenwidrige Täuschung nicht ohne weiteres angenommen werden könne, zumal – wie auch hier nach dem klägerischen Vortrag – auch außerhalb des pauschal behaupteten angeblichen Temperaturbereiches von 20 bis 30 Grad Celsius die „Abgasreinigung“ wirksam sei.

Auch im dortigen Verfahren sei behauptet worden, dass eine – angebliche – fehlende Offenlegung eines Thermofensters gegenüber den Behörden eine Sittenwidrigkeit begründe. Der BGH habe diese Auffassung zurückgewiesen (Rn. 15).

Auch darüber hinaus gebe es nach Auffassung des Bundesgerichtshofs keine Anhaltspunkte für wissentlich unterbliebene oder unrichtige Angaben im Typgenehmigungsverfahren, die zudem noch auf „ein heimliches und manipulatives Vorgehen oder eine Überlistung des KBA“ und damit einen bewussten Gesetzesverstoß hindeuten würden (Rn. 17). Auch folge der Bundesgerichtshof der herrschenden obergerichtlichen Auffassung, dass aus der bloßen Behauptung einer etwaigen unterbliebenen Offenlegung der genauen Wirkungsweise eines „Thermofensters“ kein Rückschluss gezogen werden könne auf ein Bewusstsein, unzulässige Abschaltvorrichtungen zu verwenden. Denn in dem unterstelltem Falle wäre es Aufgabe der Behörden gewesen, dies zu erfragen für eine gegebenenfalls erforderliche Prüfung (Rn. 17).

Ferner habe der Bundesgerichtshof in Rn. 21ff. bestätigt, dass bereits die besondere Verwerflichkeit eines Handelns aufgrund der unklaren Rechtslage ausscheide. Denn die Frage und der Umfang der Zulässigkeit einer temperaturabhängigkeit seien nach wie vor streitig. Eine etwaige fahrlässige Verkennung der Rechtslage reiche für die Annahme einer besonderen Verwerflichkeit des Handelns und damit eine Sittenwidrigkeit nicht aus (Rn. 22).

Der Bundesgerichtshof stelle auch noch einmal klar, dass aus einer – unterstellten – alleinigen objektiven Rechtswidrigkeit kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung eines Fahrzeugkäufers folgen würde, dieser sogar fern liege, da es bis heute keine Anordnung zur Umrüstung der Behörden gebe und die Untersuchungen der Behörden bisher keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen ergeben hätten (Rn. 23).

Auch hinsichtlich des OBD-Systems stelle der Bundesgerichtshof klar, dass die vermeintliche Manipulation dieses Systems ohnehin nicht geeignet sei, einen Sittenvorwurf zu belegen, da dieses System eben keine Fehler anzeigen müsse, wenn die Funktion so wie gewollt gegeben sei (Rn. 18).

Auch zur Darlegungslast einer „Umschaltlogik“ habe der Bundesgerichtshof nochmals im Anschluss an das Urteil vom 13.7.2021 – VI ZR 128/20 – festgehalten, dass es greifbare Anhaltspunkte brauche, aus denen hervorgehe, dass eine Umschaltlogik im Sinne der Prüfstandumschaltung des EA189 von Volkswagen verbaut sei, wobei es eben nicht ausreiche, auf die Divergenz zwischen Emissionen auf dem Prüfstand und einem Straßenbetrieb zu verweisen. Dies aufgrund der allseits bekannten „gravierenden Unterschiede der Bedingungen,“ unter denen die Messung erfolge (Rn. 30).

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei neben der innermotorischen Abgasrückführung allein für NOx mit zwei Abgasnachbehandlungssystemen (SCR-System sowie NOx-Speicherkat) ausgerüstet. Der Vorwurf, dass sich die Bekl. durch Manipulation hätte Geld ersparen wollen, sei also völlig absurd, denn ein „Mehr“ an Technik habe es nicht gegeben. Im Einzelnen:

Bereits Ende 2015 habe die Untersuchungskommission Volkswagen keine Anhaltspunkte dafür gesehen, dass die Bekl. unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut habe. In diesem Rahmen seien mehrere Fahrzeuge der Bekl. getestet worden, unter anderem auch ein BMW 320d mit der Abgasstufe Euro 5, ein 216d Euro 6 und ein BMW 530d EU6 mit dem streitgegenständlichen Motor N57. Sämtliche Fahrzeuge seien als unauffällig betreffend die Vorwürfe bewertet worden. Abwegig sei die klägerische Behauptung zum vermeintlichen „Thermofenster“: Genau dies sei ja untersucht und NEFZ-Messungen auch bei 10 Grad Celsius vorgenommen worden mit identischem Ergebnis wie bei normalen NEFZ-Messungen. Es sei nicht plausibel, dass ein Vorstand betreffend das streitgegenständliche Fahrzeug hätte einschreiten sollen, wenn doch das KBA im Rahmen der Felduntersuchungen Ende 2015 explizit die Zulässigkeit der Emissionsminderungsstrategien der Fahrzeuge der Bekl. bestätigt habe. Es sei nicht plausibel dargelegt, wer der Auffassung gewesen sein solle, dass der Motor nicht zulassungsfähig sei, wenn die hierfür zuständige Behörde für das Fahrzeug nach eigenen Untersuchungen schon vorher das Gegenteil festgestellt habe.

Bereits das Landgericht Deggendorf habe das KBA um amtliche Auskunft darüber gebeten, ob die auch dort aufgestellte klägerische Behauptung, in Fahrzeugen mit dem Motor N57 seien unzulässige Abschaltvorrichtungen verbaut worden, zutreffend sei. Daraufhin habe das KBA mit amtlicher Auskunft vom 15.03.2021 ausdrücklich bestätigt, dass der Motor N57 – dort verbaut in einem BMW 530d EU6 – vom KBA erst kürzlich eigens überprüft und dabei keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt worden seien (Anlage BB 2). Eine Vielzahl aktueller Auskünfte mit identischem Inhalt könne im Interessenfalle vorgelegt werden. Es sei unerfindlich, wie der Kl. hier ins Blaue hinein zur gegenteiligen Auffassung komme, wenn doch eingeräumt werde, dass man im Grunde nicht wisse, wie nun die Motorsteuerung funktioniere. Aus dem gleichen Grund fehle es auch an einem bei VW festgestellten Sittenverstoß. Wenn der Kl. behaupte, die Bekl. habe vorsätzlich und in Schädigungsabsicht gehandelt, sei auch diese Behauptung ins Blaue hinein erfolgt.

Ebenso verkenne der Kl., dass ein Schaden auch nach Ansicht des Bundesgerichtshofs nicht vorliege, da eben mit der zuständigen Aufsichtsbehörde keine Nutzungsbeeinträchtigung drohe. Der Bundesgerichtshof sehe den Schaden in der Möglichkeit einer Nutzungseinschränkung aufgrund behördli-

cher Maßnahmen. Inwiefern diese Möglichkeit hier gegeben sein solle oder konkret drohe, sei noch nicht einmal schlüssig dargetan, wenn doch unstreitig die hierfür in Frage kommende Aufsichtsbehörde mitteile, dass der Motor in Ordnung sei. In der Berufungsbegründung erfolgter neuer Tatsachenvortrag sei nicht zuzulassen.

Die vermeintlich „bisher unbekanntes Unterlagen“ von Bosch betreffen eine der Staatsanwaltschaft Stuttgart schon seit Jahren vorliegende Stellungnahme der Firma Bosch aus dem Oktober 2015, die den Inhalt gehabt habe, nach den Vorakten bei der VW AG zu ermitteln, welche anderen Funktionen, die in der Bosch-Motorsteuerung enthalten seien, Missbrauchspotential bieten könnten. Die Geschäftsführung von Bosch habe damals also interne Aufklärung betrieben. Die Behauptungen des Kl., dass die Unterlagen „unterschiedliche Bosch-Betrugssysteme“ belegten, sei mit dem Inhalt nicht in Einklang zu bringen. So sei bei manchen Funktionen lediglich dargelegt worden, dass diese zweckentfremdet werden könnten, bei anderen werde beschrieben, dass diese potentiell auch über Motorschutzzwecke hinaus verwendet werden könnten.

Vergessen werde zu erwähnen, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart längst bekannt gegeben habe, keine neuen Ermittlungen aufzunehmen. Für die Behauptung, dass die Bekl. unzulässige Emissionsminderungsstrategien angewandt hätte, gebe die Präsentation ebenso wenig her wie die „Berichterstattung“ der DUH hierüber.

Die von Bosch 2015 erstellte und nun von der DUH veröffentlichte Liste beziehe sich auf von Bosch entwickelte Funktionen. Hiervon zu unterscheiden sei die jeweilige Applikation (= Bedatung), das heißt, die konkrete Verwendung der Funktion in einem Fahrzeug, die vom jeweiligen Hersteller – ohne Beteiligung von Bosch – eigenverantwortlich vorgenommen werde. Grundsätzlich gelte für die Bekl.: Die Applikation, d. h. die konkrete Anwendung und Auslegung von technischen Funktionen zur Abgasreinigung, sei bei der Bekl. im Einklang mit den rechtlichen Bestimmungen erfolgt. Es gebe bei der Bekl. keine Aktivitäten und technische Vorkehrungen, die Erhebung von Emissionen gezielt zu beeinflussen.

Die Bezugnahme auf Unterlagen betreffend die frühe Entwicklung von Funktionen aus dem Jahr 2006 sei ohnehin schwer verständlich, da es zu diesem Zeitpunkt die hier maßgeblichen Vorschriften für die Abgasnormen EU5 und EU6 noch gar nicht gegeben habe. Entsprechend hätten sich diese Hinweise auf den US-amerikanischen Markt und frühe Erprobungen bezogen. Die US-Behörden hätten keine Probleme mit den Motoren der Bekl..

Im Übrigen werde zu den Veröffentlichungen auf den Zurückweisungsbeschluss des OLG München vom 21.12.2022 (27 U 4508/22) und den Zurückweisungsbeschluss des OLG Hamm vom 22.12.2022 (24 U 43/22) Bezug genommen.

Zu Recht habe das Erstgericht angenommen, dass der Vortrag zu einer vermeintlichen deliktischen Haftung in I. Instanz unsubstantiiert gewesen sei. Denn zum streitgegenständlichen Fahrzeug sei schlichtweg nichts vorgetragen worden, was den streitgegenständlichen Vorwurf stütze. Sämtlicher Vortrag zu vermeintlichen unzulässigen Abschaltvorrichtungen erfolge ohne jeglichen Anhaltspunkt und ins Blaue hinein. Dem KBA sei der hiesige Motor bestens bekannt. Dass es dennoch kein Einschreiten gebe, belege gerade, dass es seitens der maßgeblichen Behörde nichts zu beanstanden gebe. Es sei auch kein „unzulässiges Thermofenster“ verbaut worden. Der Vortrag, dass über die Temperatur die Prüfsituation erkannt werde, sei neu und technisch abwegig, denn 20 Grad Celsius seien auf und neben dem Prüfstand 20 Grad Celsius. Eine Anpassung der AGR-Rate sei nach der regulatorischen

Definition für den Motorschutz - nun auch bestätigt vom EuGH, Urteil vom 14.07.2022, Rechtssache C-145/20 - zulässig. Das KBA habe zu dem EuGH-Urteil vom 14.07.2020 zusätzlich ergänzend Stellung genommen. Die Bekl. könne nicht mehr als darauf verweisen, dass ihre konkrete Auslegung der Abgasnachbehandlung von der NSAI in Kenntnis der relevanten Parameter als zulässig erachtet worden sei und auch jetzt noch werde. Auch das KBA als zuständige Marktaufsichts- und Typgenehmigungsbehörde des Gesamtfahrzeuges habe auch bei weiteren eigenen Untersuchungen den Motor als zulässig eingestuft.

Daher fehle es hinsichtlich eines Anspruchs aus § 826 BGB an einer Schädigungshandlung, an einem Schädigungsvorsatz, an der Sittenwidrigkeit, an der Zurechnung im Delikt und am kausalen Schaden.

Aus den Gründen

Die zulässige Berufung ist unbegründet. Zu Recht hat das Landgericht sämtliche in Betracht kommenden Schadenersatzansprüche gegen die Bekl. verneint.

1. Der Kl. hat keinen Anspruch auf Schadenersatz aus §§ 826, 31 BGB gegen die Bekl..

Der Kl. trägt nach den allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen für eine deliktische Haftung der Bekl. die volle Darlegungs- und Beweislast

(ausdrücklich auch für die Dieselabgasfälle: BGH, Beschluss v. 19.1.2021 – VI ZR 433/19 – Rdnr. 19),

d. h. insbesondere für ihre Behauptung, die Bekl. habe mittels diverser Vorkehrungen eine der Umschaltlogik des EA 189 vergleichbare Manipulation der Abgaswerte bei dem hiesigen Fahrzeug implementiert. Dem ist er nicht hinreichend nachgekommen.

Grundsätzlich ist die Partei verpflichtet, „hinreichend greifbare Anhaltspunkte für das Vorhandensein eines Sachmangels“ zu benennen (vgl. BGH, Beschluss v. 28.01.2020 - VIII ZR 57/19). Unbeachtlich ist der auf Vermutungen gestützte Sachvortrag einer Partei allerdings erst dann, wenn die unter Beweis gestellten Tatsachen so ungenau bezeichnet sind, dass ihre Erheblichkeit nicht beurteilt werden kann, oder wenn sie zwar in das Gewand einer bestimmt aufgestellten Behauptung gekleidet, aber aufs Geratewohl gemacht, gleichsam „ins Blaue“ aufgestellt, mit anderen Worten, aus der Luft gegriffen sind und sich deshalb als Rechtsmissbrauch darstellen

(vgl. BGH, Urt. v. 13.7.2021 – VI ZR 128/20 – Rn. 22; Beschl. v. 28.1.2020 – VIII ZR 57/19 – Rn. 8).

Insoweit ist Zurückhaltung geboten; in der Regel wird nur das Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte die Annahme eines Rechtsmissbrauchs rechtfertigen können

(vgl. BGH, Urt. v. 13.7.2021 – VI ZR 128/20 – Rn. 22; Urt. v. 16.9.2021 – VII ZR 322/20 – Rn. 23 m.w.N.).

So liegt der Sachverhalt aber hier.

Soweit der Kl. betont, dass schon der Vortrag, dass es eine teilweise erhebliche Differenz zwischen den NOx-Werten gebe, die auf dem Prüfstand gemessen würden, und denen, die sich im Realbetrieb ergeben würden, hinreichend sei, um von dem Verbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen, ist dem nicht zu folgen. Die Testzyklen für die Emissionen der Fahrzeuge im Rahmen des für die Prüfung der Einhaltung der Werte maßgeblichen NEFZ beruhen nicht auf Bedingungen des realen Verkehrs. Dementsprechend verlangt Erwägungsgrund 15 der VO 715/2007/EG auch eine Prüfung, ob der NEFZ angepasst oder ersetzt werden muss, „um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb ent-

sprechen“. Infolgedessen weisen Fahrzeuge häufig im realen Fahrbetrieb höhere Emissionen auf als im NEFZ. Dies rührt insbesondere daher, dass auf dem Prüfstand eine bestimmte ideale, nicht der Praxis entsprechende Situation vorgegeben wird, etwa hinsichtlich der Umgebungstemperatur, der Kraftentfaltung (Beschleunigung und Geschwindigkeit), Abschaltung der Klimaanlage etc. Infolgedessen führen die erzielten Werte zwar zu einer relativen Vergleichbarkeit unter den verschiedenen Fahrzeugmodellen, entsprechen aber nicht dem realen Ausstoß im Straßenverkehr. Dementsprechend weist eine Überschreitung der Abgasgrenzwerte im realen Fahrbetrieb als solche nicht einmal auf eine unzulässige Abschalt-einrichtung, geschweige denn auf ein sittenwidriges Verhalten hin

(BGH, Beschl. v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rn. 30; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.05.2021 – I-18 U 526/19 – Rn. 40 m.w.N.; OLG Dresden, Urt. v. 1.7.2021 – 11a U 1085/20 – Rn. 42 OLG Hamm, Urt. v. 29.6.2021 – I-13 U 434/20 – Rn. 75; Senat, Beschl. v. 6.5.2020 – 4 U 216/19 – Seite 8 n.v.; OLG Bremen, Beschl. v. 14.10.2020 – 1 U 4/20 – Rn. 48).

Der Bundesgerichtshof hat im Beschluss vom 15.09.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 30 ausgeführt:

„Die Abweichung der Messwerte im Realbetrieb von den Messwerten nach NEFZ ist als Indiz für eine Abschalt-einrichtung, und dazu noch für eine Manipulationssoftware, die die Voraussetzungen des § 826 BGB erfüllen könne, angesichts der unstreitigen, gravierenden Unterschiede der Bedingungen, unter denen die Messung erfolgt, ungeeignet.“

Dementsprechend hatte der Bundesgerichtshof auch in seinem Urteil vom 13.7.2021 – VI ZR 128/20 – Rdnr. 23 dem Argumentationsansatz des Kl. eine Absage erteilt, wenn es dort heißt:

„Der Hinweis auf Diskrepanzen zwischen Stickoxidemissionen unter Prüfstandbedingungen, die nach damaliger Rechtslage (Euro 5-Norm) zur Erlangung der Typgenehmigung allein maßgeblich waren, und unter normalen Betriebsbedingungen auf der Straße genügt, wie die Revisionserwiderung zutreffend einwendet, nicht.“

In einem Beschluss vom 25.11.2021 – II ZR 202/20 – BeckRS 2021, 41003 – führt der Bundesgerichtshof zwar im Hinblick auf den Vortrag, dass nach Messungen der DUH der Messwert für den NOx-Ausstoß im realen Fahrbetrieb um den Faktor 9,7 überschritten wurde, aus, dass insofern in Zusammenschau mit anderen Faktoren zureichende Anhaltspunkte für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalt-einrichtung in Form einer Prüfstandserkennungssoftware vorliegen können. Allerdings müssen, soweit bei einer erheblichen Überschreitung der Emissionen im Realbetrieb im Vergleich zum Testbetrieb eine Indizwirkung für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalt-einrichtung erwogen wird

(vgl. OLG Bremen, Beschl. v. 14.10.2020 – 1 U 4/20 – Rn. 48),

die angegebenen Untersuchungen sich auf denselben Fahrzeugtyp und denselben Motor mit gleicher Schadstoffklasse und Leistung beziehen sowie konkrete Angaben zu den vorgegebenen Messbedingungen (Außentemperatur, Feuchtigkeit u.ä.) enthalten, um eine Vergleichbarkeit mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug sicherstellen zu können

(ähnlich OLG Bremen, Beschl. v. 14.10.2020 – 1 U 4/20 – Rn. 48).

Insofern behauptet der Kl. zwar Grenzüberschreitungen bei Messungen der DUH von 1,2 bis 8,1; diese beziehen sich jedoch ohne Zuordnung sowohl auf Fahrzeuge der EU5- als auch der EU6-Norm.

Eine Indizwirkung kann danach nicht festgestellt werden. Sogar nach den Vorgaben der – zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des hiesigen Fahrzeugs noch nicht geltenden – VO 2017/1151/EU vom 1.6.2017, mit der der früher geltende ge-

setzliche Prüfzyklus NEFZ ab September 2017 durch den RDE ersetzt wurde, darf der für den Prüfstand geltende Grenzwert von 80 mg/km NOx zunächst noch um das 2,1-fache (110 % des Grenzwertes) überschritten werden

(OLG Stuttgart, Urt. v. 11.12.2020 – 3 U 101/18 – Rn. 39).

Die Bekl. hat zudem vorgetragen, dass im Rahmen der Untersuchungskommission Volkswagen ein BMW 530d EU 6 mit dem Motor N57 getestet worden sei mit dem Ergebnis, dass dieser unauffällig gewesen sei, da die Realmissionen bei 7 Grad Celsius exzellent gewesen seien. Dies wird durch die Angaben auf S. 30 des Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ (Anlagenband Kl. II) bestätigt. Danach reichen die vorgetragenen Überschreitungen nicht aus, um eine Indizwirkung für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalt-einrichtung bejahen zu können oder eine Beweisaufnahme zu veranlassen.

Auch die konkrete Benennung eines unstreitig verbauten Thermofensters als unzulässiger Abschalt-einrichtung führt nicht zu einem Schadensersatzanspruch des Kl.. Hier kann mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs offen bleiben, ob es sich dabei um eine unzulässige Abschalt-einrichtung handelt; jedenfalls fehlt es an einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung. Ein solches Vorstellungsbild der für die Bekl. handelnden Personen zeigt der Vortrag des Kl. hier nicht auf.

Nach allgemeiner Auffassung kann aus der Funktionsweise der Abschalt-einrichtung auf eine als sittenwidrig zu bewertende Täuschungsabsicht der Bekl. zwar geschlossen werden, etwa wenn sie nur außerhalb des Prüfstandes aktiviert wird

(sog. Prüfstandsbezogenheit, vgl. BGH, Beschl. v. 29.9.2021 – VII ZR 126/21 – Rn. 15ff.).

So liegt der Fall hier jedoch nicht. Entgegen der Auffassung des Kl. lässt sich die Funktionsweise des Thermofensters mit der bei den Motoren EA 189 von der Volkswagen AG verwendeten „Umschaltlogik“ nicht vergleichen. Denn bei letzterer wurden die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten. Anders als bei der in den EA 189-Motoren zum Einsatz gekommenen Umschaltlogik unterscheidet die temperaturabhängige Steuerung der Abgasrückführung nach dem eigenen Vortrag des Kl. jedoch nicht danach, ob sich das Fahrzeug auf dem Prüfstand oder im normalen Fahrbetrieb befindet. Sie weist keine Funktion auf, die bei erkanntem Prüfstandsbetrieb eine verstärkte Abgasrückführung aktiviert und den Stickoxidausstoß gegenüber dem normalen Fahrbetrieb reduziert, sondern arbeitet in beiden Fahrsituationen im Grundsatz in gleicher Weise. Ein System der Prüfstandserkennung liegt damit nicht vor

(vgl. BGH, Urt. v. 16.9.2021 – VII ZR 322/20 – Rn. 19; BGH, Urt. v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21, BeckRS 2021, 37995; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.5.2021 – I-18 U 526/19 – Rn. 26; OLG Schleswig, Beschluss vom 17.9.2021 – 7 U 80/21 – BeckRS 2021, 51930).

Der Kl. hat auch nicht hinreichend dargetan, dass die Bekl. – was ebenfalls ein Indiz für die bewusste Verwendung einer unzulässigen Abschalt-einrichtung sein kann – das Thermofenster im Typgenehmigungsverfahren verschleiert oder das KBA auf sonstige Weise arglistig getäuscht hat

(vgl. BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 17; BGH, Beschl. v. 19.1.2021 – VI ZR 433/19 –, Rn. 24; vgl. auch BGH, Beschl. v. 9.3.2021 – VI ZR 889/20 –, Rn. 24, 28; OLG Düsseldorf, Urt. v. 22.7.2021 – 22 U 97/20 – Rn. 121ff.).

Das pauschale Vorbringen, das KBA sei von der Bekl. getäuscht worden, reicht hierfür nicht aus

(ebenso OLG Nürnberg, Beschluss v. 07.04.2021 – 1 U 3971/20).

Ob die Bekl. verpflichtet war, im Typgenehmigungsverfahren genauere Angaben zur temperaturabhängigen Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems zu machen, lässt

sich nicht eindeutig feststellen. Eine detaillierte Angabe zur Funktionsweise der Abgasrückführung wurde erst ab Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 646/2016 ab dem 10.5.2016 erforderlich. Erst seitdem muss der Typgenehmigungsbehörde detailliert dargestellt werden, welche Emissionsstrategien in dem zu genehmigenden Fahrzeugtyp zum Einsatz kommen. Bei der Rechtslage zum Zeitpunkt der Beantragung der Typgenehmigung war dies somit noch nicht erforderlich. Diese Rechtsansicht ist jedenfalls im Hinblick auf die tatsächlich erst mit den durch Art. 1 Nr. 4 der vorgenannten Verordnung eingefügten Regelungen des Art. 5 Nr. 11 und 12 in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 nicht offensichtlich unvertretbar

(OLG Brandenburg, Urt. v. 25.2.2021 – 5 U 99/20 – Rn. 109; OLG Düsseldorf, Urt. v. 22.7.2021 – 22 U 97/20 – Rn. 125).

Insoweit kann allein aus einer möglichen fehlenden näheren Darlegung zum Thermofenster nicht geschlossen werden, dass die Bekl. einen in dem Thermofenster liegenden Gesetzesverstoß billigend in Kauf nahm. Selbst wenn die Bekl. im Typgenehmigungsverfahren – erforderliche – Angaben zu den Einzelheiten der Abgasrückführung unterlassen haben sollte, wäre zudem die Typgenehmigungsbehörde gehalten gewesen, diese zu erfragen, um sich in die Lage zu versetzen, die Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung zu prüfen

(BGH, Beschl. v. 29.9.2021 – VII ZR 126/21 – Rn. 20 m.w.N.; BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 17).

Der Feststellung, das Verhalten der für die Bekl. handelnden Personen sei objektiv sittenwidrig gewesen, steht überdies entgegen, dass jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des hier in Rede stehenden Fahrzeugs im Jahr 2016 die rechtliche Wertung zur (Un-)Zulässigkeit von Thermofenstern unklar war.

Nach Einschätzung der vom BMVI eingesetzten Untersuchungskommission liegt ein Gesetzesverstoß durch die von allen Autoherstellern eingesetzten Thermofenster jedenfalls nicht eindeutig vor. So heißt es im Bericht der Kommission zur Auslegung der Ausnahmenvorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 a) VO (EG) 715/2007 ausdrücklich (BMVI, Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ aus dem Jahr 2016, S. 123):

„Zudem verstößt eine weite Interpretation durch die Fahrzeughersteller und die Verwendung von Abschaltvorrichtungen mit der Begründung, dass eine Abschaltung erforderlich ist, um den Motor vor Beschädigung zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, angesichts der Unschärfe der Bestimmung, die auch weite Interpretationen zulässt, möglicherweise nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Konsequenz dieser Unschärfe der europäischen Regelung könnte sein, dass unter Berufung auf den Motorschutz die Verwendung von Abschaltvorrichtungen letztlich stets dann gerechtfertigt werden könnte, wenn von Seiten des Fahrzeugherstellers nachvollziehbar dargestellt wird, dass ohne die Verwendung einer solchen Einrichtung dem Motor Schaden droht, sei dieser auch noch so klein.“

Auch der in der Literatur

(vgl. Führ, NVwZ 2017, 265)

betriebene erhebliche Begründungsaufwand, um das Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung einzustufen zeigt, dass keine klare und eindeutige Rechtslage gegeben ist, gegen welche die Bekl. bewusst verstoßen hätte

(vgl. OLG Koblenz Urt. v. 18.1.2021 – 12 U 569/20 – Rn. 32).

Schließlich musste sich auch der Gerichtshof der Europäischen Union auf Vorlage eines französischen Gerichts mit der Frage der Auslegung der genannten Vorschrift befassen

(vgl. EuGH, Urt. vom 17.12.2020 – C-693/18, NJW 2021, 1216).

Eine Auslegung, wonach ein Thermofenster eine zulässige Abschaltvorrichtung darstellt, war daher jedenfalls zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs des Kl. nicht unvertretbar. Ein Handeln unter vertretbarer Auslegung des Gesetzes kann aber nicht als besonders verwerfliches Verhalten angesehen werden. Insoweit scheidet die besondere Verwerflichkeit eines Handelns aufgrund der unklaren Rechtslage aus

(BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 21ff.; OLG Koblenz, Urt. v. 18.1.2021 – 12 U 569/20 – Rn. 32; OLG Brandenburg, Urt. v. 9.6.2021 – 11 U 176/20 – Rn. 30 m.w.N.).

Eine möglicherweise nur fahrlässige Verkennung der Rechtslage genügt aber für die Feststellung der besonderen Verwerflichkeit des Verhaltens der Bekl. nicht

(vgl. BGH, Urt. v. 16.9.2021 – VII ZR 322/20 – Rn. 31; Urt. v. 16.9.2021 – VII ZR 190/20 – Rn. 31).

Ebenso fehlt es an dem erforderlichen Schädigungsvorsatz. Der Handelnde muss die Schädigung des Anspruchstellers gekannt beziehungsweise vorausgesehen und in seinen Willen aufgenommen, jedenfalls aber für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen haben. Es genügt nicht, wenn die relevanten Tatumstände lediglich objektiv erkennbar waren und der Handelnde sie hätte kennen können oder kennen müssen oder sie sich ihm sogar hätten aufdrängen müssen; in einer solchen Situation ist lediglich ein Fahrlässigkeitsvorwurf gerechtfertigt

(BGH, Urt. v. 28.6.2016 – VI ZR 536/15 – Rn. 25 m.w.N.).

Allein aus der hier zu unterstellenden objektiven Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung in Form des Thermofensters folgt kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Fahrzeugkäufer. Im Hinblick auf die unsichere Rechtslage ist nicht dargetan, dass die für die Bekl. tätigen Personen die Gefahr einer Schädigung des Kl. für möglich gehalten und diese billigend in Kauf genommen hätten

(vgl. BGH, Beschl. v. 29.9.2021 – VII ZR 126/21 – Rn. 24; BGH, Urteil v. 16.9.2021 – VII ZR 322/20 – Rn. 31; BGH, Beschluss v. 15.9.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 23).

Auch weitere Umstände, die auf ein verwerfliches Verhalten der Bekl. hindeuten könnten, hat der Kl. nicht dargetan. Die pauschale Behauptung, das KBA sei von der Bekl. über das Vorliegen der Vorrichtung getäuscht worden, ist nicht ausreichend.

Auch aus den weiteren behaupteten Abschaltvorrichtungen in Form einer Prüfstanderkennung durch Temperatur, Höhe über dem Meeresspiegel, Lenkwinkel und Zeit des Betriebs des Fahrzeugs ergibt sich nichts anderes. Die Behauptung des Kl., die Motorsteuerungssoftware erkenne anhand diverser Parameter, ob sich das Fahrzeug im Prüfstand im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens befinde, nur in diesem Fall funktioniere die Abgasrückführung optimal und sofern sich das Fahrzeug im Normalbetrieb befinde, werde die Abgasrückführung im Unterschied zum Betrieb auf dem Prüfstand reduziert, rechtfertigt die beantragte Beweiserhebung nicht. Angesichts des allgemeinen Vortrags zum Vorhandensein solcher Einrichtungen generell bei den Motoren der Bekl., welcher sich in keiner Weise auf bestimmte Fahrzeugmodelle bezieht, würde es sich bei einer Beweiserhebung hierüber um einen Ausforschungsbeweis handeln. Wie bereits dargelegt, lassen sich allein aus einem Überschreiten der zulässigen Grenzwerte für die NOx-Emissionen keine Rückschlüsse auf das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen ziehen. Dies gilt zumindest dann, wenn weder der streitgegenständliche Fahrzeugtyp getestet wurde, noch die Motorisierung der getesteten Fahrzeuge bekannt ist oder die genaueren Parameter der Testung. Der Vortrag des Kl. zu diesen weiteren behaupteten Abschaltvorrichtungen kann auch nicht als un-

streitig oder zugestanden gelten, denn auch wenn die Bekl. im Anschluss an den Vortrag in erster Instanz nicht konkret darauf reagiert hat, hat sie doch bereits zuvor das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen insgesamt bestritten. Im Übrigen geht es um Parameter, die sowohl den Prüfstand als auch den Straßenbetrieb betreffen, so dass aus deren Vorhandensein nicht auf einen Vorsatz zur Überlistung der Prüfungssituation geschlossen werden könnte.

Hinsichtlich einer weiter behaupteten Kühlmittelsollwert-Regelung stammt der Vortrag des Kl. nach der nicht bestrittenen Erwidern der Bekl. von der Daimler AG und hat nichts mit dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug zu tun, unabhängig davon dass jeglicher konkreter Vortrag fehlt, wobei es sich bei dieser Regelung im Einzelnen handeln soll. Im Übrigen gilt auch hier das Ausgeführte zur fehlenden Sittenwidrigkeit.

Unerheblich ist auch die Behauptung des Kl., eine Schadensersatz rechtfertigende weitere Abgasmanipulation erfolge über das OBD, das trotz deutlich erhöhter NOx-Werte im realen Fahrbetrieb seines Fahrzeugs keinen Fehler melde. Hierin liegt weder eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 noch eine für ein sittenwidriges Verhalten der Bekl. sprechende Funktion. Eine Abschaltvorrichtung liegt schon deshalb nicht vor, weil das OBD unstreitig die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems selbst weder aktiviert, verändert, verzögert noch deaktiviert i.S.d. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007

(vgl. OLG Brandenburg, Urt. v. 12.5.2021 – 4 U 34/20 – Rn. 67).

Die Behauptung des Kl., die Bekl. habe in das OBD eingegriffen, damit dieses keine Fehlermeldung bei der unzureichenden Abgasreinigung anzeige, indiziert kein sittenwidriges Verhalten der Bekl.. Durfte die Bekl. das unstreitig vorhandene Thermofenster zumindest vertretbar für eine zulässige Abschaltvorrichtung halten, durfte sie auch das OBD so ausgestalten, dass es den Einsatz des Thermofensters nicht als Fehler anzeigt

(vgl. BGH, Beschluss v. 15.09.2021 – VII ZR 2/21 – Rdnr. 18).

Hinzu kommt, dass für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp zwar teilweise ein Rückruf des KBA erfolgt ist, dieser nach den unbestrittenen Angaben der Bekl. jedoch aufgrund versehentlich falscher Daten für einen NOx-Katalysator erfolgt ist, die verwendet worden sind. Daraus lässt sich deshalb nicht ohne weiteres folgern, dass auch der streitgegenständliche Motor vom Rückruf betroffen oder bedroht ist. Dass für den streitgegenständlichen Fahrzeugtyp auch mehrere Jahre nach der Zulassung kein Rückruf erfolgt ist, spricht im Umkehrschluss sogar dagegen, dass das KBA das hier verwendete Thermofenster und ggf. andere vorhandene Einrichtungen als unzulässige Abschaltvorrichtung einstuft und zeigt ebenfalls, dass eine dementsprechende Einschätzung der Bekl. zumindest nicht als sittenwidriges Verhalten zu qualifizieren ist

(vgl. OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.5.2021 – I-18 U 526/19 – Rn. 36 OLG Dresden, Urt. v. 1.7.2021 – 11a U 1085/20 – Rn. 36).

Die Bekl. hat zudem unbestritten vorgetragen, dass der hiesige Motor bereits Ende 2015, Anfang 2016 vom KBA in Feldversuchen im Rahmen der Untersuchungskommission Volkswagen untersucht wurde und dabei unauffällig war. (Siehe S. 30 f. des entsprechenden Berichts im Anlagenband Kl. II) Auch unter Berücksichtigung der mit der Berufungsbegründung vorgelegten weiteren Unterlagen, den sog. Bosch-Papers, bleibt der Befund unverändert, wonach keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vorgetragen sind, dass über das Ausloten eines Spielraums hinaus in dem Klägerfahrzeug tatsächlich eine oder mehrere unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt wären, geschweige denn, dass dies in sittenwidriger

und/oder vorsätzlicher Absicht geschehen wäre. Dementsprechend hat das OLG München im Zurückweisungsbeschluss vom 21.12.22

(Az. 27 U 5408/22, zit. nach der Berufungserwidern Bl. 247f d.A.)

ausgeführt:

„Bei den von der Kl.in unter Bezugnahme auf die Anlage K E13 beanstandeten Funktionen bleibt der konkrete Bezug zum streitgegenständlichen Fahrzeug unklar. Eine Beweiserhebung über die Behauptungen der Kl.in liefere hier daher letztlich auf einen in der Zivilprozessordnung nicht vorgesehenen Ausforschungsbeweis hinaus. Es ist für den Senat auch in keiner Weise ersichtlich, dass der Einbau der von der Kl.in behaupteten und als unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 beanstandeten technischen Einrichtungen von Seiten der Bekl. in dem Bewusstsein geschah, hiermit möglicherweise gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen, und dass ein solcher Gesetzesverstoß billigend in Kauf genommen wurde. Allein aus der hier zu unterstellenden objektiven Unzulässigkeit der von der Kl.in unter Bezugnahme auf die Präsentation „Sensible Funktionen“ (Anlage K E13) behaupteten Funktionen folgt kein Vorsatz hinsichtlich der Schädigung der Fahrzeugkäufer (vgl. BGH, Beschluss vom 10.11.2021 – VII ZR 415/21, BeckRS 2021, 45434 Rn. 37).
(...)“

Dem schließt sich der Senat an.

Es fehlt schließlich auch an einem kausalen entstandenen Schaden. Der Bundesgerichtshof sieht den Schaden in der Möglichkeit einer Nutzungseinschränkung aufgrund behördlicher Maßnahmen. Inwieweit diese Möglichkeit hier gegeben sein soll oder konkret droht, hat der Kl. schon nicht hinreichend dargelegt, wenn ein Rückruf bislang trotz Überprüfung nicht erfolgt ist. Auch wenn der EuGH in der Entscheidung vom 21.3.2023 (Rechtssache C-100/21) festgestellt hat, dass durch eine unzulässige Abschaltvorrichtung eine Unsicherheit hervorgerufen werden kann, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen und die Unzulässigkeit damit letztlich beim Käufer zu einem Schaden führen könne, so lässt sich dies vorliegend nicht feststellen.

Bis heute wurde das streitgegenständliche Fahrzeug trotz der Kenntnis des KBA von dem EuGH-Urteil vom 14.7.2022 (u.a. in der Rechtssache C-145/20), in dem der EuGH zur Zulässigkeit des Thermofensters Stellung genommen hat, nicht zurückgerufen. Vielmehr hat das KBA in einer Stellungnahme dazu ausgeführt, dass seine Genehmigungspraxis die Maßstäbe des EuGH bereits gewährleiste (https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/stellungnahme_euGH_thermofenster_inhalt.html). Damit dürfte auch zukünftig mit einem Rückruf nicht zu rechnen sein.

Darüber hinaus fehlt es aber an einem kausalen Schaden hier auch deshalb, weil der Kl. das Fahrzeug erst am 26.10.2016 erwarb, als der Dieselabgasskandal bereits, wenn auch nicht in vollem Umfang, bekannt war. Vor diesem Hintergrund konnte er nicht darauf vertrauen, dass das von ihm erworbene Fahrzeug hiervon nicht betroffen sein würde; es kann kein ungewollter Vertragsschluss angenommen werden, wenn zu einem Zeitpunkt, wo allgemein bereits Unsicherheit über das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen bestand, noch ein entsprechendes Dieselfahrzeug erworben wird, weil vom Kl. dann die Unsicherheit in Kauf genommen wird. Eine solche Unsicherheit ist aufgrund der später durchgeführten Messungen der Abgaswerte bei dem streitgegenständlichen Motortyp überdies widerlegt

worden.

2. Ein Anspruch des Kl. ergibt sich auch nicht aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV oder Art. 5 VO 715/2007/EG.

Zwar hat der EuGH in der Entscheidung vom 21.03.2023 (Rechtssache C-100/21) festgestellt, dass Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG neben den allgemeinen Rechtsgütern auch die Einzelinteressen des individuellen Käufers gegenüber dem Hersteller eines Kraftfahrzeugs schützt, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne dieser Vorschrift ausgestattet ist. Jedoch fehlt es, auch wenn man einen Schutzgesetzcharakter bejaht und unabhängig von der Frage, ob hier eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, wie bereits ausgeführt, jedenfalls an einem kausal entstandenen Schaden beim Kl.

Darüber hinaus folgt der Senat auch dem Landgericht, das mit überzeugender Begründung den für eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB mindestens erforderlichen Fahrlässigkeitsvorwurf nicht als gerechtfertigt angesehen hat.

Im Zivilrecht gilt ein objektiver Fahrlässigkeitsmaßstab, der in § 276 Abs. 2 BGB definiert ist. Danach handelt fahrlässig, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Gegen diesen Maßstab hat die Bekl. vorliegend nicht verstoßen. Das Thermofenster, wie bereits oben zur Frage der Sittenwidrigkeit ausgeführt, war bei Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs sog. Industriestandard und wurde weitreichend von einer Vielzahl von Autoherstellern in Dieselfahrzeugen eingesetzt, ohne dass dies vom KBA damals oder später beanstandet worden wäre. Der von der Bekl. eingesetzte Motor N57 wurde vom KBA – im Hinblick auf das Thermofenster, aber auch auf jegliche weitere, möglicherweise unzulässige Abschaltvorrichtungen – mehrfach untersucht, ohne dass weitere Aufklärung und/oder Änderungen verlangt worden wären. Es mag sein, dürfte aber auch legitim sein, dass die Bekl. ausgelotet hat, ob und in welcher Form Abschaltvorrichtungen zulässig waren; dass sie solche Grenzen auch nur fahrlässig überschritten hätte, ist nicht ersichtlich. Dies gilt schon deswegen, weil die „Grenzziehung“ bei Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs jedenfalls vor 2016 und auch Jahre später bis heute in Rechtsprechung und Literatur stets kontrovers diskutiert wurde, so dass der Meinung des Kl., es sei für die Bekl. schon frühzeitig klar zu erkennen gewesen, dass unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet wurden, nicht gefolgt werden kann. Gegenteiliges folgt auch nicht aus dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 16.09.2021

– VII ZR 190/20 Rdnr. 31 –,

in dem er eine „möglicherweise nur fahrlässige Verknüpfung der Rechtslage“ lediglich als Abgrenzungskriterium zu den erheblich höheren Anforderungen für die Sittenwidrigkeit und den Vorsatz gem. § 826 BGB benutzt hat, ohne eine Fahrlässigkeit zu bejahen, da dies für die dortige Entscheidung auch nicht erforderlich war.

3. Für einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB fehlt es bereits an der Stoffgleichheit der etwaigen Vermögenseinbuße des Kl. durch den Abschluss des Kaufvertrags mit den denkbaren Vermögensvorteilen, die ein verfassungsmäßiger Vertreter der Bekl. (§ 31 BGB) für sich oder einen Dritten erstrebt haben könnte

(BGH, Urt. v. 30.7.2020 – VI ZR 5/20 – Rn. 24 ff.).

4. Einen Anspruch auf Zinsen hat der Kl. mangels Bestehens eines Hauptanspruchs nicht.

5. Aus den dargestellten Gründen ist auch der Aussetzungsantrag bis zu einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs in

der Sache VIa ZR 335/21 zurückzuweisen; die Entscheidung des Bundesgerichtshofs ist für den hier zu entscheidenden Fall aus den genannten Gründen nicht vorgreiflich. Es handelt sich um eine Einzelfallbeurteilung zu bereits von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entschiedenen Fragen zu Sittenwidrigkeit bei sog. Dieseldieselfällen sowie zu allgemeinen zivilrechtlichen Fragen betreffend Verschulden und Schaden; insbesondere kommt es dafür auf die Umsetzung des EuGH-Urteils in der Sache C-100/21 nicht an.

6. Die Revision ist aus den genannten Gründen ebenfalls nicht zuzulassen.

StVG §§ 7, 11, 17 II, I, 18; VVG § 115; StVO § 7 V 1

- 1. Eine deutlich über der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h liegende Ausgangsgeschwindigkeit ist bei der Haftungsabwägung als betriebsgefahrerhöhend zu berücksichtigen. Bei einer Überschreitung um 30 km/h tritt die Betriebsgefahr im Regelfall nicht mehr zurück.**
- 2. Eine Überschreitung der Richtgeschwindigkeit um ca. 70 km/h kann eine Mithaftung von 25% rechtfertigen.**

SchiHOLG Schleswig, 7. Zivilsenat, Urteil vom 15. November 2022
– 7 U 41/22 –, Rö.

Die Kl.in macht Ansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, welcher sich am 15. Februar 2020 im Kreis Y auf der Autobahn X in Richtung Norden ereignete.

Die Kl.in befuhr gegen 14.30 Uhr mit ihrem PKW D. die Autobahn auf Höhe des Kilometers 32,4, wo für etwa einen Kilometer gerade Sicht herrscht. Die Witterungsbedingungen an diesem Tag waren trocken und sonnig. Die Fahrbahn ist zweispurig, am rechten Fahrbahnrand verläuft zudem ein Seitenstreifen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht an dieser Stelle nicht. Die Kl.in fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 120–140 km/h.

Sie kollidierte auf der linken Fahrbahn mit dem PKW des Bekl. zu 1), einem A. (bei der Bekl. zu 2) haftpflichtversichert), der eine Geschwindigkeit von ca. 200 km/h fuhr. Aufgrund des Anstoßes entstanden Schäden am Wagen der Kl.in hinten links und am Beklagtenfahrzeug vorne rechts. In Folge des Anstoßes wurde das Fahrzeug der Kl.in an die rechte Leitplanke geschleudert, drehte sich hier auf das Dach und rutschte dann über die Fahrbahn zurück auf die linke Spur, wo es erneut gegen das Beklagtenfahrzeug prallte, welches infolgedessen mit seiner linken Seite gegen die den Mittelstreifen begrenzende Betonmauer gedrückt wurde. Sodann drehten sich beide Fahrzeuge jeweils um die eigene Achse und kamen am rechten Fahrbahnrand schließlich zum Stehen.

Die Kl.in hat neben Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten folgende Schadenspositionen geltend gemacht: Wiederbeschaffungswert für das Fahrzeug in Höhe von 9580,00 €, Abschleppkosten in Höhe von 511,70 €, eine allgemeine Kostenpauschale in Höhe von 20,00 €, An- und Abmeldekostenpauschale in Höhe von 100,00 €, bereits im Voraus gezahlte Buchungskosten für die ausgefallene Urlaubsreise in Höhe von 545,00 €.

Sie hat behauptet, sie sei von der rechten auf die linke Fahrspur gewechselt, um Fahrzeuge auf der rechten Spur zu überholen. Trotz Blicks in den Rück- und Seitenspiegel sowie über die Schulter habe sie das Beklagtenfahrzeug nicht gesehen, die Spur sei für sie frei gewesen. Vor dem Unfall sei sie bereits etwa Sekunden auf dem linken Fahrstreifen gefahren. Sie vertritt die Auffassung, die Bekl. müssten die Haftung für den Verkehrsunfall zu 100 % tragen.

Die Bekl. haben behauptet, die Kl.in sei unvermittelt vor

dem Fahrzeug des Bekl. zu 1) auf die linke Spur gewechselt. Wegen des geringen Abstandes habe dieser trotz einer Vollbremsung den Unfall nicht mehr vermeiden können.

Das Landgericht hat nach Anhörung der Parteien und Beweisaufnahme (Zeugenvernehmung, Beiziehung der Unfallakte, Einholung eines unfallanalytischen Sachverständigen-gutachtens) der Klage auf der Basis einer Quote von 10 % stattgegeben. Die Kl.in habe gegen § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO verstoßen, indem sie in verkehrsgefährdender Weise die Spur gewechselt habe. Aber die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs trete hier wegen der deutlichen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht zurück. Es seien auch beim Haftungsumfang Abzüge geboten. Vom Wiederbeschaffungswert müsse sich die Kl.in den Restwert von 620 € anrechnen lassen. Auch die Kosten der ausgefallenen Urlaubsreise seien nicht ersatzfähig.

Mit seiner Berufung verfolgt die Kl.in das Ziel der Verurteilung bei Zugrundelegung der alleinigen Haftung der Bekl. weiter. Zur Begründung führt sie im Wesentlichen aus, der gerichtliche Sachverständige habe auch die Unfalldarstellung der Kl.in als möglich angesehen. Dass er die Darstellung der Bekl. für wahrscheinlicher halte, genüge nicht. Bestenfalls sei von einer Unaufklärbarkeit des Unfallgeschehens auszugehen.

Aus den Gründen

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet. Die festgestellten Tatsachen rechtfertigen eine andere Entscheidung. Der Kl.in steht gegenüber den Bekl. der geltend gemachte Anspruch aus §§ 7, 11, 17 Abs. 2, Abs. 1, 18 StVG, 115 VVG teilweise, nämlich im tenorierten Umfang, zu. Unter Abwägung der Verursachungsbeiträge ist von einer Haftungsquote von 75 % zu 25 % zu Gunsten der Bekl. auszugehen.

1. Im Rahmen der bei einem Verkehrsunfall zweier Kraftfahrzeuge erforderlichen Abwägung gemäß § 17 Absatz 1 StVG ist auf die Umstände des Einzelfalles abzustellen, insbesondere darauf, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr nur unstreitige bzw. zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er für die nach § 17 Absatz 1 u. 2 StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will

(vgl. BGH, NZV 1996, S. 231).

Dabei ist zunächst der Wertung des Landgerichts zu folgen, dass die Kl.in die überwiegende Ursache für den Unfall gesetzt hat, da sie gegen § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO verstoßen hat, wonach in allen Fällen ein Fahrstreifen nur gewechselt werden darf, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Kommt es im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel zum Unfall spricht gegen den Spurwechsler der Beweis des ersten Anscheins, die gemäß § 7 Abs. 5 StVO geforderten besonderen Sorgfaltspflichten nicht beachtet zu haben

(vgl. KG, Urteil vom 6.3.2003 – 12 U 229/01, NZV 2004, 28, 29).

Das Landgericht hat insoweit die Unfalldarstellung der Bekl. als erwiesen angesehen, nach der der Unfall im Zusammenhang mit dem Spurwechsel der Kl.in stand. Dies begegnet keinen Bedenken.

Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (§ 286 ZPO) berechtigt das Gericht, die im Prozess gewonnenen Erkenntnisse grundsätzlich nach seiner individuellen Einschätzung zu bewerten, wobei der Richter lediglich an die Denk- und

Naturgesetze und sonstigen Erfahrungssätze gebunden ist (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 34. Aufl. § 286, Rn. 13). Ein Verstoß gegen diese Grundsätze ist nicht erkennbar. Im Übrigen steht die Wiederholung der Beweisaufnahme außerdem gem. §§ 529, 531 ZPO nicht mehr in reinem Ermessen des Berufungsgerichts. Sie ist im Sinne eines gebundenen Ermessens vielmehr nur dann zulässig, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erstinstanzlichen Feststellungen begründen und eine gewisse – nicht notwendig überwiegende – Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall einer Beweiserhebung die erstinstanzlichen Feststellungen keinen Bestand mehr haben werden, sich also ihre Unrichtigkeit herausstellt

(vgl. Zöller/Heßler, a.a.O. § 529, Rn. 3).

Solche konkreten Umstände werden mit der Berufung nicht aufgezeigt. Es genügt nicht, wenn die Kl.in – wie hier – ihre Beweiswürdigung anstelle derjenigen des Landgerichts setzt. Zwar ist der Berufung zuzugestehen, dass der Sachverständige Ds in seinem schriftlichen Gutachten angegeben hat, es könne nicht „gänzlich ausgeschlossen werden“, dass sich das Fahrzeug der Kl.in vor dem Unfall bereits länger auf der linken Fahrspur befunden habe. Allerdings ist ein gänzlicher Ausschluss der Unfalldarstellung der Kl.in auch nicht notwendig. Denn die Überzeugung des Tatrichters erfordert keinen naturwissenschaftlichen Kausalitätsnachweis und auch keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, vielmehr genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit, der verbleibenden Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen

(vgl. BGH, Urteil vom 1.10.2019 – VI ZR 164/18, NJW 2020, 1072, 1073 m. w. N.).

Hier kommt letztlich dem Umstand maßgebliche Bedeutung zu, dass nach Darstellung des Sachverständigen „sämtliche Anknüpfungspunkte“ dafür sprechen, dass die Kl.in zum Zeitpunkt des Unfalls ihren Fahrspurwechsel noch nicht vollständig abgeschlossen hatte. Im Übrigen würde der Unfall selbst dann noch im Zusammenhang mit dem Spurwechsel stehen, wenn die Kl.in ihren Spurwechsel „gerade eben“ abgeschlossen hätte.

Nur zusätzlich zu der auch im Übrigen nicht zu beanstandenden Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil weist der Senat auf folgendes hin: Gegen die Unfalldarstellung der Kl.in spricht auch deren mangelnde Plausibilität. Wenn die Kl.in wirklich schon, wie sie behauptet, vor dem Unfall zehn Sekunden auf der linken Fahrspur gefahren wäre, hätte sie den unstreitig mit hoher Geschwindigkeit und einem Fahrzeug größerer Bauart auf gerader Strecke von hinten herannahenden Bekl. zu 1) geraume Zeit vor dem Unfall bemerken müssen. Dass sie das unfallgegnerische Fahrzeug erst „plötzlich“ bevor es gekracht habe, im linken Außenspiegel bemerkt haben will, spricht deshalb gegen ihre Darstellung eines längst abgeschlossenen Wechsels auf die linke Spur. Ob ihre Unfalldarstellung, wie das Landgericht angenommen hat, zudem aus dem Grund unplausibel ist, weil das klägerische Fahrzeug mit weiteren Fahrzeugen auf der rechten Fahrspur kollidiert wäre, wenn sich Fahrzeuge auf der Fahrbahn rechts von ihr befunden hätten, kann folglich dahinstehen.

Das Landgericht hat zutreffend festgestellt, dass die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs wegen der deutlichen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht zurücktritt, sondern die Bekl. eine Mithaftung am Unfall trifft. Dies wurde von den Bekl. mangels der Einlegung einer eigenen Berufung gegen das Urteil auch akzeptiert.

Die deutlich über der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h liegende Ausgangsgeschwindigkeit bei der Haftungsabwägung ist als betriebsgefahrerhöhend zu berücksichtigen.

sichtigen, denn durch sie vergrößert sich in haftungsrelevanter Weise die Gefahr, dass sich andere Verkehrsteilnehmer auf diese Fahrweise nicht einstellen und insbesondere die Geschwindigkeit unterschätzen

(vgl. Senat, Urteil vom 30.7.2009 – 7 U 12/09, NJOZ 2010, 665; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017 – I-1 U 44/17, NJW-RR 2018, 788, 790, Rn. 21 – zitiert nach beck-online).

Der Senat schließt sich insoweit den Ausführungen des Oberlandesgerichts Hamm

(Urteil v. 25.11.2010 – 6 U 71/10, NJW-RR 2011, 464)

an, wonach bei einer Überschreitung um 30 km/h die Betriebsgefahr im Regelfall nicht mehr zurücktritt, weil die Geschwindigkeit dann deutlich über der Richtgeschwindigkeit liegt.

Die Mithaftung der Bekl. am Unfall ist hiernach bei einer Überschreitung der Richtgeschwindigkeit um ca. 70 km/h mit 25 % anzusetzen. Die vom Landgericht insoweit angesetzten

10 % berücksichtigen die deutliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht ausreichend. Soweit der Senat selbst in einer, eine gänzlich andere Sachverhaltskonstellation betreffende, Entscheidung

(Urteil vom 30.3.2022 – 7 U 139/20, BeckRS 2022, 11612)

eine nicht zurücktretende Betriebsgefahr mit lediglich 10 % bewertet hat

(kritisch hierzu Bachmor, NZV 2022, 532),

war dies lediglich dem Umstand geschuldet, dass dem Senat die Heraufsetzung der Quote aufgrund der Grundsätze des Berufsrechts verwehrt war (Verbot der „reformatio in peius“).

2. Beim Schadensumfang nimmt der Senat auf die Ausführungen im angefochtenen Urteil Bezug, die von der Kl.in mit der Berufung auch nicht im Einzelnen angegriffen werden. ...

Strafrecht

LStVollzG SH § 124; StVollzG § 116 I; LStVollzG SH § 9 II

- 1. Der Gefangene hat auch nach Erstellung des Vollzugsplanes ein berechtigtes Interesse an der Feststellung einer rechtswidrigen Verzögerung bei der Vollzugsplanerstellung.**
- 2. Die Aufstellung eines Vollzugsplanes ist eines der zentralen Elemente eines am Resozialisierungsziel ausgerichteten Strafvollzugs. Gerade bei kürzeren Freiheitsstrafen kommt einer zeitnahen Aufstellung eine besondere Bedeutung zu.**
- 3. Eine Überschreitung der aus § 9 Abs. 2 LStVollzG SH für den Regelfall angenommenen Erstellungsfrist von acht Wochen erfordert nachvollziehbare und gewichtige Gründe, die auch die Dauer der Strafvollstreckung in Rechnung stellen. Eine Erstellung des Vollzugsplanes erst 17 Wochen nach Haftantritt bei Begründung mit der „Komplexität des Falles und der damit einhergehenden Notwendigkeit einer besonders gründlichen Prüfung“ ist bei Vollstreckung einer Restfreiheitsstrafe von 416 Tagen eindeutig zu spät.**

SchlHOLG, II. Strafsenat, Beschluss vom 23. Februar 2023 – 2 Ws 145/22 Vollz –, Dr. Pr.

Der Ast. ist Strafgefangener und verbüßt seit dem 17. Januar 2022 eine Restfreiheitsstrafe von 416 Tagen. Der Strafantritt erfolgte in der Justizvollzugsanstalt A., seit dem 25. Januar 2022 befindet sich der Ast. in der Justizvollzugsanstalt B.. Das Strafende ist für den 8. März 2023 vorgemerkt.

Nachdem zunächst trotz entsprechender Aufforderungen durch den Ast. kein ihn betreffender Vollzugs- und Eingliederungsplan erstellt worden war, hatte er am 4. Mai 2022 einen Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt, welchen er unter dem 8. Juni 2022 – nach Erstellung des Vollzugsplanes am 19. Mai 2022 – als Antrag auf Feststellung, dass die unterlassene Erstellung des Vollzugs- und Eingliederungsplanes rechtswidrig gewesen ist, umgestellt hat. Diesen Antrag hat die Strafvollstreckungskammer durch den angefochtenen Beschluss wegen fehlenden Fortsetzungsfeststellungsinteresses als unzulässig abgelehnt.

Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Ast.

Aus den Gründen

1. Die Rechtsbeschwerde ist statthaft nach §§ 124 LStVollzG SH, 116 Abs. 1 StVollzG und erfüllt auch im Übrigen die allgemeinen Zulässigkeitsvoraussetzungen nach §§ 124 LStVollzG SH, 118 StVollzG, da sie form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden ist.

Darüber hinaus erfüllt die Rechtsbeschwerde auch die besonderen Zulässigkeitsvoraussetzungen der §§ 124 LStVollzG SH, 116 Abs. 1 StVollzG. Die Nachprüfung des Beschlusses der Kammer ist unter dem Gesichtspunkt der Fortbildung des Rechts geboten. Die Entscheidung gibt über ihren Einzelfall hinaus Veranlassung, Leitsätze für die Auslegung von Gesetzesbestimmungen des materiellen und des Verfahrensrechts aufzustellen. Die in Rede stehende Rechtsfrage - Bedeutung der Fristen zur Erstellung eines Vollzugs- und Eingliederungsplanes nach § 9 Abs. 2 LStVollzG SH sowie deren Überschreitung – erschöpft sich gerade nicht in der Überprüfung des Einzelfalles des Ast., sondern ist wegen der Bedeutung von Vollzugs- und Eingliederungsplänen für den Strafvollzug im Allgemeinen darüber hinaus von erheblicher praktischer Relevanz. Eine Überprüfung der angefochtenen Entscheidung durch den Senat drängt sich daher auf

(zu den Zulässigkeitsvoraussetzungen unter dem Gesichtspunkt der Fortbildung des Rechts: BeckOK Strafvollzug Bund/Euler StVollzG § 116 Rn. 4).

2. Die Rechtsbeschwerde hat auch in der Sache Erfolg. Der Antrag auf Feststellung, dass die verspätete Aufstellung des Vollzugsplanes rechtswidrig gewesen ist, erweist sich entgegen der Ansicht der Kammer als zulässig und begründet.

Der Ast. kann sich zunächst darauf berufen, ein berechtigtes Interesse an der Feststellung der Rechtswidrigkeit nach Erledigung – nach Erstellung des Vollzugsplanes am 19. Mai 2022 – zu haben. Ein Feststellungsinteresse im Sinne der §§ 124 LStVollzG SH, 115 Abs. 3 StVollzG wird angenommen bei schwerwiegenden Grundrechtseingriffen, bei drohender Wiederholungsgefahr, bei einer fortbestehenden Beeinträchtigung des Ast., aus Gründen seiner Rehabilitierung oder zur Geltendmachung von Amtshaftungs- und Schadensersatzprozessen, die nicht von vornherein aussichtslos sind

(BeckOK Strafvollzug Bund/Euler StVollzG § 115 Rn. 16).

Bei – wie vorliegend – fortdauernder Strafverbüßung besteht mit Blick auf die weiteren Fortschreibungen des Vollzugsplanes und auf zu treffende Lockerungsentscheidungen ein Fortsetzungsfeststellungsinteresse in Form fortbestehender Beeinträchtigungen des Ast.

(so OLG Hamm, Beschluss vom 26. Oktober 2017 – 1 Vollz (Ws 437/17)).

Auch liegt aus denselben Gründen grundsätzlich die Annahme einer konkreten Wiederholungsgefahr

(so OLG Karlsruhe, Beschluss vom 25. Juni 2003 – 3 Ws 3/04; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 16. Mai 2011 – 1 Ws (Vollz) 30/11)

nahe.

Der Vollzugsplan ist zentrales Element eines am Resozialisierungsziel ausgerichteten Vollzuges, dient der Konkretisie-

zung des Vollzugsziels mit Blick auf den einzelnen Gefangenen und bildet mit richtungsweisenden Grundentscheidungen zum Vollzugs- und Behandlungsablauf einen Orientierungsrahmen für die Gefangenen und die Vollzugsbediensteten

(BVerfG, Beschluss vom 25. September 2006 – 2 BvR 2132/05; vgl. auch BVerfG, Beschluss vom 16. Februar 1993 – 2 BvR 594/92).

Der Resozialisierungsanspruch eines Gefangenen ist über Art. 2 Abs. 1 und Art. 1 Abs. 1 GG grundrechtlich geschützt. Das mit dem Resozialisierungsanspruch korrespondierende Resozialisierungsgebot hat in § 2 LStVollzG SH eine einfachgesetzliche Ausgestaltung gefunden

(vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 26. Oktober 2017 – 1 Vollz (Ws 437/17) zu § 1 StVollzG NRW).

Ob mit dem OLG Hamm (a.a.O.) in Fällen unterbliebener oder verspäteter Vollzugsplanaufstellung im Sinne einer „Beweislastumkehr“ regelmäßig zu vermuten ist, dass hieraus mangels Umsetzung geeigneter Behandlungsangebote auch fortwirkende Nachteile für den Gefangenen erwachsen sind, kann der Senat offen lassen, denn jedenfalls trägt der Ast. nachvollziehbar vor, dass die verspätete Erstellung des Vollzugsplans die Gewährung von Lockerungen verzögert hat. Dabei ist es unerheblich, dass er nicht konkret vorgetragen hat, „zu welchem Zweck er derart dringend Vollzugslockerungen unverzüglich hätte haben müssen“ (Schriftsatz der Justizvollzugsanstalt B. vom 23. Juni 2022), denn jene dienen dem in § 2 LStVollzG SH festgeschriebenen Vollzugsziel, den Gefangenen zu befähigen, künftig in sozialer Verantwortung ein Leben ohne Straftaten zu führen. Sie dienen nicht weniger als seinem verfassungsrechtlich geschützten Resozialisierungsanspruch. Dass – wie vorgetragen – Erkenntnisse statt aus den nach § 9 Abs. 2 LStVollzG SH regelmäßig vorgesehenen acht Wochen nunmehr aus vier Monaten im Rahmen der Vollzugsplanaufstellung hätten Berücksichtigung finden können, kann die fortwirkende Grundrechtsbeeinträchtigung nicht beseitigen. Der Gefangene hat ein Interesse an einer möglichst frühzeitigen Erstellung eines Vollzugsplanes; dies gilt umso mehr, wenn es sich um relativ kurze zu vollstreckende Freiheitsstrafen handelt, denn hier fällt eine Verzögerung im Verhältnis zur Gesamtvollstreckungsdauer stärker ins Gewicht. Dass bei einem längeren Zuwarten Erkenntnisse über einen längeren Zeitraum gewonnen werden, liegt in der Natur der Sache, entspricht aber nicht dem Resozialisierungsgedanken des Vollzugs.

3. Die verspätete Aufstellung des Vollzugs- und Eingliederungsplans hat den Ast. in seinen Grundrechten verletzt und war daher rechtswidrig.

Gemäß § 9 Abs. 2 LStVollzG SH wird der Vollzugs- und Eingliederungsplan regelmäßig innerhalb der ersten acht Wochen nach der Aufnahme erstellt. Bei einem Haftantritt am 17. Januar 2022 hätte der Vollzugsplan nach der gesetzlichen Regelfrist bis zum 14. März 2022 vorliegen sollen. Tatsächlich lag er am 19. Mai 2022, also über 17 Wochen nach Haftantritt und erst nach mehr als der doppelten Zeit, vor. Diese Fristüberschreitung ist jedenfalls dann, wenn von Seiten des Rechtsbeschwerdegegners nicht vorgetragen wird und auch sonst nicht ersichtlich ist, weshalb es dazu kam, und unter Berücksichtigung der verhältnismäßig geringen zu verbüßenden Restfreiheitsstrafe mit dem Resozialisierungsanspruch des Gefangenen nicht zu vereinbaren.

Zwar ist eine Fristüberschreitung bereits nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 2 LStVollzG SH („regelmäßig“) möglich. Auch haben die einzelnen Bundesländer in ihren jeweiligen Strafvollzugsgesetzen durchaus unterschiedliche Fristenrege-

lungen getroffen, was nicht nur für einen gewissen gesetzgeberischen Spielraum, sondern auch für die Zubilligung eines solchen in der praktischen Umsetzung durch die jeweilige Justizvollzugsanstalt streitet. Soweit die einzelnen (Landes-) justizvollzugsgesetze überhaupt Fristen zur Erstellung eines Vollzugsplans vorsehen, variieren diese zwischen sechs Wochen (§ 9 Abs. 2 StVollzG Bln, § 8 Abs. 1 HmbStVollzG) und drei Monaten (§ 8 Abs. 1 BremStVollzG). Die gemäß § 9 Abs. 2 LStVollzG SH formulierte Regelfrist von acht Wochen entspricht den zeitlichen Vorgaben der § 14 Abs. 2 LJVollzG (Rh-Pfalz), § 8 Abs. 3 SächsStVollzG und § 8 Abs. 2 StVollzG M-V. Allerdings muss die Justizvollzugsanstalt bei der Erstellung des Vollzugs- und Eingliederungsplanes dessen überragendes und verfassungsrechtlich über Art. 2 Abs. 1, 1 Abs. 1 GG gesichertes Ziel – Resozialisierung des Gefangenen –

(BVerfG, Beschluss vom 25. September 2006 – 2 BvR 2132/05)

im Blick behalten. Der Vollzugsplan konkretisiert das Vollzugsziel (§ 2 LStVollzG SH) im Hinblick auf den konkreten Gefangenen, dient daher gleichermaßen ihm und den Vollzugsbediensteten zur Orientierung für den weiteren Vollzug

(vgl. BVerfG, Beschluss vom 05. August 2010 – 2 BvR 729/08).

Das Resozialisierungsprinzip verlangt bereits zu Beginn des Vollzugs ein Zusammenwirken aller Beteiligten und die Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen aufeinander

(BVerfG, Beschluss vom 16. Februar 1993 – 2 BvR 594/92; siehe auch: BeckOK Strafvollzug Bund/Anstötz StVollzG § 7 Rn. 1).

Vorliegend sind keine Gründe ersichtlich, die geeignet wären, die Überschreitung der Regelfrist zur Erstellung des Vollzugs- und Eingliederungsplanes zu erklären oder zu rechtfertigen. Zwar mag der Umstand, dass der Ast. seine Haft am 17. Januar 2022 in der Justizvollzugsanstalt A. angetreten hat und erst am 25. Januar 2022 in die Justizvollzugsanstalt B. überführt worden ist, zu einer gewissen nachvollziehbaren Verzögerung geführt haben; diese erschöpft sich jedoch in wenigen Tagen. Soweit darauf hingewiesen wird, dass „aufgrund der Komplexität des Falles und der damit einhergehenden Notwendigkeit einer besonders gründlichen Prüfung“ Verzögerungen eingetreten seien, ist dem Senat nicht ersichtlich, worin die Komplexität im Falle des Ast. konkret gelegen haben sollte. Der Hinweis des Rechtsbeschwerdegegners darauf, dass gemäß § 7 LStVollzG SH ein Diagnoseverfahren durchzuführen und eine umfassende Voraktenauswertung sowie eine ausführliche psychologische Behandlungsuntersuchung vorzunehmen waren, lässt zwar den Zeitaufwand für die Erstellung eines Vollzugs- und Eingliederungsplanes im Allgemeinen nachvollziehen, kann aber keine Begründung dafür ersetzen, warum im konkreten Fall – darüber hinaus – eine besondere Komplexität vorlag. Dass keine Erkenntnisse der Ausländerbehörde vorlagen, ob aufenthaltsbeendende Maßnahmen geplant waren, stellt hier ebenso wenig ein Argument für eine nachvollziehbare Verzögerung dar wie der Vortrag, auch ohne einen Vollzugsplan hätten intramurale Angebote wahrgenommen werden können. Vielmehr hätte für den Fall, dass die Ausländerbehörde Maßnahmen angekündigt hätte, darauf reagiert werden können. Auf die überragende Bedeutung des Vollzugs- und Eingliederungsplans für den einzelnen Gefangenen, die über die Möglichkeit der Nutzung allgemeiner intramuraler Angebote hinausgeht, wurde bereits hingewiesen. Insbesondere kommt der zeitnahen Erstellung eines Vollzugs- und Eingliederungsplanes dann eine besondere Bedeutung zu, wenn – wie vorliegend – ein verhältnismäßig geringer Strafrest zur Vollstreckung ansteht.



Meinungen | Thesen | Aspekte

Praktikumsbericht (Drugtreatment Court von Gent, Belgien)

Dr. Clivia von Dewitz, Richterin am Amtsgericht Bad Segeberg, z.Zt. beurlaubt

Im Rahmen des vom EJTN gesponserten *Judiciary Learning Grant Programme 2022* konnte ich vom 25. bis 29. Juli 2022 ein Praktikum am *Drugtreatment Court* von Gent, Belgien, bei der Richterkollegin *Annmieke Serlippens*, der Vorsitzenden dieses Gerichts, absolvieren.

Das 2022 ins Leben gerufene *Judiciary Learning Grant Programme* des EJTN hat sich zum Ziel gesetzt, Richter und Staatsanwälte dabei zu unterstützen, „aktiv und selbstgesteuert“ von anderen Rechtssystemen zu lernen. Es erlaubt ihnen, sich einen Praktikumsplatz frei auszuwählen und einen Beitrag zu positiven Veränderungen durch transnationalen Dialog, Vernetzung und gemeinsame Problemlösung zu leisten (*contribute to positive change through transnational dialogue, networking and collaborative problem-solving*). Richter und Staatsanwälte sollen hierdurch in die Lage versetzt werden, proaktive Maßnahmen zu ergreifen, um eine effektivere und effizientere Gerichtspraxis zu entwickeln, indem sie die gewonnenen Erkenntnisse zur Lösung von Problemen nutzen, die in ihrer eigenen Praxis auftreten können.¹

Im Jahre 2019 hörte ich zum ersten Mal auf einer Konferenz in Auckland, Neuseeland, von *Drugtreatment Courts*. Darunter versteht man eine besondere Gerichtsform, meist an Amtsgerichten angegliedert, die sich zum Ziel gesetzt hat, drogenabhängigen Straftätern den Weg aus der Abhängigkeit und in ein straffreies Leben durch Überwachung von Therapieangeboten zu erleichtern, die vom Staat bzw. von den Krankenkassen bezahlt werden. In den folgenden Monaten konnte ich einigen Gerichtssitzungen nebst Vorbesprechungen von *Drugtreatment Courts* in Neuseeland, Australien, Kanada und den USA beiwohnen.

In Gent, Belgien, eröffnete 2008 das erste **Drugtreatment Court**. Gent war deshalb für die Etablierung des ersten *Drugtreatment Court* ausgewählt worden, weil im Umland von Gent besonders viele sehr gute Drogentherapieeinrichtungen existieren, wovon ich mich durch den Besuch einiger dieser Einrichtungen, z.B. der stationären therapeutischen Einrichtung de Kiem², selbst überzeugen konnte.

Da Belgien wie Deutschland auch dem kontinental-europäischen Rechtssystem angehört, war für mich das Studieren, wie dieses Gericht operiert, von besonderer Bedeutung. Ich war gespannt auf die Besonderheiten, die dieses *Drugtreatment Court* von den von mir bereits besuchten Gerichten in Ländern des anglo-amerikanischen Rechtssystems unterscheiden würde.

Während an den *Drugtreatment Courts* in Neuseeland, Australien, Kanada und den USA stets eine Vorbesprechung (*pre-meeting*) durchgeführt wurde, an dem Richter, Staatsanwälte, Verteidiger, Bewährungshelfer, Therapeuten, Leiter von ambulanten und stationären Therapie-Einrichtungen, case-mana-

ger etc. teilnahmen, fanden derartige Vortreffen in Gent nicht statt. Dies wird überzeugend damit begründet, dass in diesen Vorbesprechungen Maßnahmen miteinander quasi wie „ausgehandelt“ werden, ohne dass der Beschuldigte vorher dazu gehört werden wird und so gegen Rechte des Beschuldigten verstoßen würde. Auch da anders als etwa in Neuseeland, wo lediglich vier Verteidiger für das *Drugtreatment Court* arbeiten, dagegen die Beschuldigten in Gent jeden zugelassenen Verteidiger wählen können, würde die Menge der verschiedenen Verteidiger den Rahmen derartiger Vorgespräche sprengen, wie mir meine Ausbilderin *Annmieke Serlippens* erklärte.

Eine weitere Besonderheit besteht darin, dass Urinproben, deren regelmäßige Abgabe Kern der *Drugtreatment Courts* in den von mir zuvor besuchten Ländern ausmachen, nicht durchgesetzt werden, weil darin ein Eingriff in die körperliche Unversehrtheit gesehen wird, der nicht gerechtfertigt werden könne. Allerdings werden die Teilnehmer, die von sich behaupten, sie seien clean, aufgefordert, dies dem Gericht durch negative Urintests zu beweisen. Und schließlich sind keine „Sanktionierungen“ (*sanctions*) bei Verstößen vorgesehen. Vielmehr werden die Teilnehmer durch selteneres Erscheinen-müssen vor Gericht für gutes Verhalten gelobt. Brechen Sie dagegen Therapien ab oder sind nicht sehr motiviert, abstinenz zu werden, wird versucht, sie dazu anzuhalten, die Therapie wieder aufzunehmen oder sonst sie zu einer Therapie zu motivieren versucht. Wenn nichts fruchtet, können Teilnehmer aus dem Programm durch das Gericht auch wieder ausgeschlossen werden.

Im Übrigen war mir der Ablauf einer Sitzung des *Drugtreatment Courts* in Gent deutlich vertrauter als in den Ländern mit anglo-amerikanischem Rechtssystem, wo ich zuvor Gerichtssitzungen der *Drugtreatment Courts* besuchen konnte. Wie auch in Deutschland sitzt der Richter in den Sitzungssälen in Belgien ohne großen Abstand oder Erhöhung zu dem Angeklagten und spricht mit ihm direkt, bevor der Anwalt einige ergänzende Worte anbringt und danach die Bewährungshelferin vom Fortschritt oder Rückschritt berichtet.

Von der Bewährungshelferin, die im Rahmen des *Drugtreatment Courts* als „liason“, Verbindungsglied zwischen Justiz und therapeutischen Einrichtungen fungiert, habe ich im Gespräch nach den Gerichtssitzungen erfahren, dass die Bewährungshelferin in Belgien deutlich mehr Kompetenzen haben als in Deutschland.³ So können sie von Richtern schon vor einer Verurteilung eingesetzt werden, um etwas über das soziale Umfeld der Angeschuldigten herauszufinden, Mediationen durchführen sowie Opfer beraten – Aufgaben, die bei uns die Gerichtshilfe innehat.

Im Gespräch mit der Leiterin der Opferhilfeeinrichtung von Gent (slachtofferonthaal), *Martine van den Bossche*, habe ich verstanden, wie wichtig es ist, wenn Opferhilfeeinrichtungen

¹ https://ejtn.eu/wp-content/uploads/2023/01/Judiciary-Learning-Grant-Overview_EN.pdf

² Vgl. dazu <http://www.dekiem.be/>.

³ Vgl. zu den verschiedenen Aufgabenbereichen <https://www.maisonsdejustice.be/index.php?id=missions-penales>.

ihr Büro im Gerichtshaus haben. So kann auf kurzem Wege Akteneinsicht gewährt werden, in dem Vertrauen, dass Opfer nur darüber informiert werden, was datenschutzrechtlich an Informationen mit ihnen geteilt werden kann. Und die Opfervertretung hat für Richter und Staatsanwälte ein vertrautes Gesicht, das auch ungefragt über den Stand der Dinge informiert wird.

Ein weiteres Highlight meines Aufenthalts in der Region von Gent war der **Besuch des Gefängnisses von Oudenaarde**. Dort führte mich der Direktor durchs Haus und gab mir die Gelegenheit, drei Gefangene zu ihren Kenntnissen und Erfahrungen zu Restorative Justice zu befragen. Wie überrascht war ich, von einem Gefangenen zu hören, dass er kürzlich dem Vater des von ihm Ermordeten im Rahmen einer moderierten Begegnung gegenüber sitzen und sich bei diesem für sein Tun, was er in den letzten Jahren stark reflektiert und bedauert hatte, entschuldigen konnte. Seitdem hätte sich sein Leben stark verändert. Er arbeite stark daran, nach dem Ende seiner Haftzeit ein straffreies Leben führen zu können und einer geregelten Arbeit nachzugehen. Bereits seit einiger Zeit arbeite er in der Stadt und komme nur zum Schlafen in die Haftanstalt zurück. Während meines Treffens mit einer Mitarbeiterin von MODERATOR, der Organisation, die Restorative Justice in Gent organisiert und begleitet, *Evelien Goemann*, stellte sich heraus, dass sie diese Begegnung mediiert hatte und selbst sehr berührt war, wie reflektiert und zugewandt der Gefangene dem Vater seines Opfers gegenüber war. Sie zeigte mir einen Film, der für Trainingszwecke und das EU-geförderte Projekt, Re-Justice, mit ihm nach dem Treffen aufgezeichnet worden war.

Den Gefängnisdirektor, *Hans Claus*, der sich sehr stark dafür einsetzt, dass die Bedingungen für Haftinsassen verbessert werden und etwa durch Wohnen in WGs in normalen Häusern (sog. The Houses Project)⁴ humanere Haftbedingungen

4 Vgl. <https://core.ac.uk/download/157574953.pdf> sowie <https://www.rescaled.org/2020/06/06/rescaled-prisons-in-the-city/>; https://www.ted.com/talks/hans_claus_from_prison_to_detention_house_a_story_of_civilisation.

entwickelt werden, konnte ich vor kurzem mit dem Leiter des Seehauses und dem dort geförderten Konzept von Jugendstrafvollzug in freien Formen vernetzen.⁵

Wissenschaftliche Evaluierungen von *Drugtreatment Courts* belegen eindrücklich die positiven Effekte dieser neuen Gerichtsform. Nach einer 13-jährigen Evaluierungsstudie eines *Drugtreatment Courts* in North South Wales in Australien 2020 konnte nachgewiesen werden, dass 17 % weniger Rückfälligkeit zu verzeichnen war nach erfolgreicher Teilnahme daran.⁶ Auch eine Studie aus Kanada von 2006 weist nach, dass 57 % der Teilnehmer von *Drugtreatment Courts* nicht mehr rückfällig werden, im Vergleich zu 43 % der Kontrollgruppe, also 14 % mehr.⁷

Insgesamt waren die fünf Tage, die ich in Gent und Umgebung verbracht habe, sehr lehrreich. Wenn in Deutschland ein *Drugtreatment Court* eröffnen sollte, was ich sehr unterstütze, sollte bei der Standortwahl unbedingt darauf geachtet werden, dass im Umland herausragende Drogentherapieeinrichtungen vorhanden sind, was nicht selbstverständlich ist. Auch müssten vorher Fortbildungen für Richter, Staatsanwälte, Verteidiger und Bewährungshelfer, möglichst gemeinsam, durchgeführt werden, damit gerade diese gut miteinander kooperieren und sich den besonderen Zielen von *Drugtreatment Courts* verpflichtet fühlen.

All das Leid, der Stress und die Sucht kommen daher, dass Sie nicht erkennen, dass Sie bereits das sind, was Sie suchen.

Jon Kabat-Zinn

5 Vgl. <https://seehaus-ev.de/>.

6 Vgl. nur https://www.bocsar.nsw.gov.au/Pages/bocsar_media_releases/2020/mr-NSW-Drug-Court-on-recidivism-cjb232.aspx

7 Vgl. nur <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=4e1bd9482d78c7649bb3c169b79df9716099ac21>.

Herausgeber: Das Ministerium für Justiz und Gesundheit des Landes Schleswig-Holstein,
Lorentzendamms 35, 24103 Kiel, im Eigenverlag.

Verantwortlich i.S.d. § 7 Abs. 2 des Landespressegesetzes Schleswig-Holstein:

Richterin am Oberlandesgericht Susanne Veit, Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Gottorfstraße 2, 24837 Schleswig.

Die „Schleswig-Holsteinischen Anzeigen“ erscheinen als Justizministerialblatt in zwei Ausgaben, Teil A (Fachzeitschrift mit Bekanntmachungsteil) und Teil B (Bekanntmachungen der Gerichte). Teil A erscheint monatlich einmal zum 20. und Teil B monatlich einmal zum 30. Teil A und Teil B stehen online zum kostenlosen Download auf der Website www.justizministerialblatt.schleswig-holstein.de zur Verfügung. Eine Printversion von Teil A und/oder Teil B kann über die Druckerei Verlag J.J. Augustin GmbH, Postfach 1106, 25342 Glückstadt, Telefon 04124/2044, Fax -/608685, E-Mail: augustinverlag@t-online.de, bezogen werden.

Beiträge sind an die Redaktion der „Schleswig-Holsteinischen Anzeigen“ Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Gottorfstraße 2, 24837 Schleswig, zu senden; Tel. 04621/86-1279 bzw. -2150, Fax. 04621/86-1284, E-Mail: redaktion-schlha@olg.landsh.de.

– Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder. –

Druck: Verlag J.J. Augustin GmbH, Glückstadt – ISSN 1860-9643.

<i>Strafrecht</i>					
SchIHOLG	23.	2.2023	2 Ws 145/22	Vollzugsplanerstellung bei kürzeren Freiheitsstrafen	157
			Vollz		
SCHLHA GLICHT					
Dr. Clivia von Dewitz				Praktikumsbericht (Drugtreatment Court von Gent, Belgien)	159

7. Schleswig-Holsteinischer Sozialrechtstag

am 10. Juli 2023 in Schleswig

Stereotypen von Geschlechterrollen im Sozialrecht

Ungleichheiten und Benachteiligungen der Geschlechterrollen begegnen uns in vielfältigen Bereichen: so z.B. im Erwerbsleben, bei der Alleinerziehung, im Krankenversicherungsrecht und im Alter. Welche rechtlichen und tatsächlichen Ursachen haben sie, wie konkret wirken sie sich aus und welchen Beitrag kann das Sozialrecht leisten, um das Bestreben nach mehr Chancengleichheit zu unterstützen?

Der Schleswig-Holsteinische Sozialrechtstag, der alle zwei Jahre in Schleswig stattfindet und diesen Turnus nach der Covid-19-Pandemie wiederaufnehmen möchte, will diesmal einen Beitrag dazu leisten, diesen Fragestellungen Raum zu geben.

Als Referentin wird sich zunächst Frau Dr. Boll (Leiterin der Abteilung Familie und Familienpolitik am Deutschen Jugendinstitut in München) den Geschlechterbezügen des Erwerbsverhaltens und der Inanspruchnahme von Sozialtransfers und – folglich – der Einkommen und Armutsrisiken widmen. Daran knüpft Frau Prof. Dr. Felix (Universität Hamburg) in rechtlicher Sicht an und durchleuchtet den entsprechenden Reformbedarf im Sozialrecht. Im Anschluss ist eine Diskussion im Fish-Bowl-Format mit der Präsidentin des Schleswig-Holsteinischen Landessozialgerichts Frau Dr. Fuchsloch, Frau Zängl (Bundesagentur für Arbeit) und Frau Petersen (Frau und Beruf) zum Armutsrisiko und zu den Besonderheiten der Arbeitsvermittlung bei Alleinerziehung vorgesehen. Im Schlussvortrag widmet sich Frau Gebhardt (Landessozialgericht) Gendergesichtspunkten im Krankenversicherungsrecht und in der Medizin.

Die Veranstaltung wird am **Montag, 10.07.2023** im Plenarsaal des Oberlandesgerichts in 24837 Schleswig, Gottorfstraße 2, stattfinden und von 9:15 bis ca. 17:15 Uhr dauern.

Die Tagung richtet sich alle, die sozialpolitisch interessiert und/oder professionell mit dem Sozialrecht, mit Gleichstellungsfragen oder der Genderforschung befasst sind, sei es an den Gerichten, in der Verwaltung und der Anwaltschaft, bei Verbänden und im Bereich der Hochschulen. Ziel der Tagung ist es, Gelegenheit zur Auseinandersetzung mit aktuellen sozialrechtlichen und sozialpolitischen Fragen zu geben und einen Beitrag zur Gestaltung des Sozialrechts zu leisten. Dabei wird dem Erfahrungsaustausch ein großer Stellenwert eingeräumt.

Es wird ein Tagungsbeitrag von 70,00 Euro erhoben. Dieser umfasst einen Mittagsimbiss, Pausengetränke, Kaffee und Gebäck. Es handelt sich um eine **Fortbildungsveranstaltung für Fachanwälte für Sozialrecht**, die gemäß § 15 FAO anererkennungsfähig ist. Auf Antrag wird - ohne zusätzliche Gebühr - eine Bescheinigung über die Teilnahme mit Nachweis von 5 Zeitstunden erstellt.

Das vollständige Tagungsprogramm können Sie auf der Internetseite des Landessozialgerichts (www.landessozialgericht.schleswig-holstein.de) einsehen.

Anmeldungen bitte bis zum **25. Mai 2023** an

Katrin Hagge Ellhöft,

Schleswig-Holsteinisches Landessozialgericht, Gottorfstraße 2, 24837 Schleswig
Telefon: 04621 – 861386/Fax: 04621 – 861025, e-mail: fortbildung@lsg.landsh.de

unter Einzahlung des Tagungsbeitrages auf folgendes Konto bei der Nordostsee-Sparkasse

Schleswig-Holsteinischer Sozialrechtstag
IBAN DE33217500000164497174 | BIC NOLADE21NOS