L 15 VS 13/14

Land
Freistaat Bayern
Sozialgericht
Bayerisches LSG
Sachgebiet
Entschädigungs-/Schwerbehindertenrecht
Abteilung
15
1. Instanz
SG Nürnberg (FSB)
Aktenzeichen
S 12 VS 1/12
Datum
24.06.2014
2. Instanz
Bayerisches LSG
Aktenzeichen
L 15 VS 13/14
Datum
26.09.2017
3. Instanz
Bundessozialgericht
Aktenzeichen
-
Datum
-
Kategorie
Urteil
Leitsätze
1. Das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes führte im Jahr 2006 grundsätzlich zum Verlust des Versorgungsschutzes für darauf beruhende Gesundheitsschäden.
2. Dies gilt jedenfalls im Zusammenhang mit einer vom geschädigten Soldaten vorwerfbar verursachten Gefährung des Straßenverkehrs.
I. Die Berufung gegen das Urteil des Sozialgerichts Nürnberg vom 24. Juni 2014 wird zurückgewiesen.

II. Außergerichtliche Kosten sind nicht zu erstatten.

III. Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand:

Streitig ist, ob Gesundheitsstörungen, die beim Kläger nach einem Verkehrsunfall verblieben sind, als Folgen einer Wehrdienstbeschädigung anzuerkennen sind und dem Kläger deshalb Beschädigtenrente nach dem Gesetz über die Versorgung für die ehemaligen Soldaten der Bundeswehr und ihre Hinterbliebenen (Soldatenversorgungsgesetz - SVG) i.V.m den Regelungen des Gesetzes über die Versorgung der Opfer des Krieges (Bundesversorgungsgesetzes - BVG) zu gewähren ist.

Der im Jahr 1974 geborene Kläger und Berufungskläger (im Folgenden: Kläger) leistete von 04.10.1994 bis 31.05.2010 als Soldat Dienst in der Bundeswehr, vom 10.09.2002 bis 31.05.2010 als Berufssoldat. Er war dort in der Heeresfliegerversorgungstaffel XXX als Verpflegungsfeldwebel im Dienstgrad eines Hauptfeldwebels eingesetzt.

Wie regelmäßig der Fall, fuhr er am frühen Morgen des 11.05.2006 mit seinem Pkw (Audi A3) von seinem Wohnort A-Stadt in Richtung seiner Dienststelle in R., um dort seinen Dienst zu verrichten. In dem Ort W., welcher auf der unmittelbaren Strecke zur Dienststelle liegt, stieg der in D-Stadt wohnhafte Kollege und durch den Senat als Zeugen einvernommene Herr D. (im Folgenden: Zeuge) als Beifahrer zu, mit welchem der Kläger eine Fahrgemeinschaft für diese täglichen Fahrten zur Dienststelle führte. Im Verlauf der Fahrt überquerte der Kläger, auf der Staatsstraße 2220 in Richtung R. fahrend, die bevorrechtigte Bundesstraße 466 (H. Kreuzung). An der Kreuzung befand sich für die vom Kläger befahrene Strecke ein STOP-Schild. Zusätzlich war der Kreuzungsbereich aus Sicht des Klägers mit einem Blinklicht gesichert. Beim Überqueren der Bundesstraße stieß der Kläger mit dem auf der Bundesstraße fahrenden, von rechts kommenden Pkw (Mercedes C 180 T) des Herrn K. zusammen. Dessen Fahrzeug prallte frontal in Höhe des vorderen Kotflügels und der Tür in die rechte Seite des Pkw des Klägers, drehte sich dabei um 180° und blieb entgegen der Fahrrichtung im Kreuzungsbereich stehen. Das Fahrzeug des Klägers wurde nach links in den angrenzenden Acker geschleudert. Der Unfall wurde auch von einem auf der Bundesstraße aus Sicht des Klägers von links heranfahrenden Pkw-Fahrer (Herr K.) beobachtet.

Der Kläger wurde schwerst verletzt mit einem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus I. geflogen. Der Zeuge D. erlitt einen Schlüsselbeinbruch rechts und Prellungen, er wurde mit einem Rettungswagen ins Krankenhaus S. gefahren. Herr K. erlitt leichtere Verletzungen (Brustkorbprellung, HWS-Distorsion). An beiden beteiligten Fahrzeugen trat (wirtschaftlicher) Totalschaden ein (8.000,- EUR (Audi) bzw. 10.000,- EUR (Mercedes)).

Der Kläger war nach dem Unfall - und im Weiteren dauerhaft - nicht vernehmungsfähig. Der Zeuge D. wurde im Jahr 2007 seitens der Dienststelle zu dem Unfall vernommen. Er gab an, dass der Unfall auf der täglichen Fahrt zur Dienststelle geschehen sei; es habe keine Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel für diese Wegstrecke bestanden. Er sei gegen 06:25 Uhr von seinem Wohnort

losgefahren und gegen 06:45 Uhr beim Kläger zugestiegen. Die Verpflichtung zum Wohnen in der Gemeinschaftsunterkunft sei aufgehoben gewesen. Dienstbeginn sei am Unfalltag um 07:15 Uhr gewesen. Mitten auf der Kreuzung bei H. sei von rechts mit hoher Geschwindigkeit ein Mercedes-Kombi in die Beifahrerseite geprallt. Der Kläger habe zuvor am STOP-Schild angehalten, aber das von rechts herankommende Fahrzeug übersehen.

Die Beklagte und Berufungsbeklagte (im Folgenden: Beklagte) zog die Ermittlungsakten über das gegen den Kläger eingeleitete Strafverfahren (Az.: X) bei. Darin waren unter anderem die Protokolle der Polizeiinspektion H. (Az.: X.) über die Zeugenvernehmungen von Herrn K., dem Zeugen D. sowie von Herrn K. enthalten. Ferner die Verkehrsunfallanzeige von Polizeihauptmeister (PHM) S. vom 27.05.2006. Die Beklagte nahm Kopien dieser Unterlagen zu ihren Akten.

Herr K. gab bei einer ersten Vernehmung am Unfalltag (11.05.2006) an, dass er im Kreuzungsbereich mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h gefahren sei. Aus den Augenwinkeln habe er einen Pkw auf die Kreuzung zufahren gesehen. Da dieser Pkw hätte anhalten müssen, habe er nicht weiter auf diesen geachtet. Auf Höhe der Einmündung sei der Pkw plötzlich vor ihm auf der B 466 gewesen. Er habe nicht einmal mehr die Möglichkeit gehabt zu bremsen und sei daher ungebremst in die rechte Seite des Pkw geprallt. Er sei sofort ausgestiegen und habe sich um die Insassen des Pkw gekümmert, seiner Meinung nach sei der Fahrer des Pkw nicht angegurtet gewesen. Er selbst sei angegurtet gewesen und nicht verletzt worden. Bei einer Nachfrage von PHM S. am 27.05.2006 gab Herr K. an, nicht gesehen zu haben, ob der Pkw am STOP-Schild angehalten habe oder nicht. Aufgrund der Geschwindigkeit, die der Pkw des Klägers gefahren sei, sei er sich jedoch ziemlich sicher, dass er nicht angehalten habe. Als er geholfen habe, den Kläger aus dem Pkw zu bergen, sei er von einem Helfer darauf aufmerksam gemacht worden, dass der Kläger nicht angegurtet gewesen sei. Er könne sich dann daran erinnern, dass er nach dem Gurt des Fahrers gesehen habe und dieser normal im Holm gehangen habe, also der Kläger offensichtlich nicht angegurtet gewesen sei.

Der Zeuge D. gab bei der Vernehmung am 26.05.2006 an, während der Fahrt die Augen geschlossen gehabt zu haben, da er noch müde gewesen sei. Da er die Strecke kenne, habe er sie mit geschlossenen Augen während der Fahrt mitverfolgt. Als sie an der H. Kreuzung angekommen seien, habe er bemerkt, wie der Kläger an der Stoppstelle angehalten habe. Als sie dort gestanden seien, habe er irgendwie noch bemerkt, dass der Kläger ein größeres Fahrzeug, vermutlich einen Lkw, habe durchfahren lassen, der von S. Richtung W. unterwegs gewesen sei. Die Augen habe er zu diesem Zeitpunkt nicht richtig geöffnet gehabt. Der Kläger sei dann ganz normal losgefahren, um die Kreuzung zu überqueren. Mitten auf der Kreuzung habe er die Augen geöffnet und nach rechts gesehen. Dort habe er plötzlich in geschätzt 4 bis 5 m Entfernung einen Pkw, Mercedes auf sich zukommen gesehen. Er habe noch versucht sich festzuhalten, als der Pkw voll in ihre rechte Seite geprallt sei. Auf Nachfrage beteuerte der Zeuge D., dass der Kläger definitiv an der Stoppstelle angehalten habe. Bezüglich des Gurtes wolle er erwähnen, dass er, als er sich in W. angegurtet habe, gesehen habe, dass der Kläger zu diesem Zeitpunkt angegurtet gewesen sei. Ob er sich danach abgegurtet habe, könne er nicht sagen.

Herr K. gab bei seiner polizeilichen Vernehmung am Unfalltag um 11:00 Uhr zunächst an, um 06:34 Uhr die B 466 in Richtung W. gefahren zu sein. Zu diesem Zeitpunkt sei er etwa 400 bis 500 m von der Kreuzung entfernt gewesen. Er könne sich noch erinnern, dass ein von rechts kommender Audi nicht an der Einmündung angehalten habe. Dieser habe schätzungsweise eine Geschwindigkeit von etwa 50 bis 60 km/h gehabt. Also habe dieser an der Einmündung seine Geschwindigkeit nicht wesentlich verringert gehabt, um den vorfahrtsberechtigten Verkehr passieren zu lassen. Der ihm entgegenkommende Mercedes sei in die rechte vordere Achse des Audis geprallt und etwa mittig der Fahrbahn stehen geblieben, der Audi sei noch über die Kreuzung aus seiner Sicht nach links geschleudert worden und in einem angrenzenden Feld zum Stillstand gekommen. Nachdem er zuerst nach dem Mercedes geschaut habe, sei er zum Audi gegangen und habe dort die Beifahrertüre geöffnet. Der Beifahrer habe geschrien, da er offensichtlich Schmerzen im Knie hatte. Man habe ihn aber nicht herausbringen können, da der Fahrer über dem Knie des Beifahrers mit dem Kopf im Handschuhfach gelegen habe. Er sei um den Pkw herumgegangen, habe die Fahrertüre geöffnet und zusammen mit einem Arbeiter der Firma E., welcher ebenfalls an die Unfallstelle hinzugekommen sei, den Fahrer aus dem Fahrzeug gezogen. Er habe den Fahrer nicht abgurten müssen, wodurch er davon ausgehe, dass dieser nicht angegurtet gewesen sei. Der Fahrer sei von Anfang an nicht ansprechbar gewesen. Um 11:45 Uhr wurde die Vernehmung von Herrn K. fortgesetzt, nachdem dieser nochmals zur Polizei gekommen war. Er gab an, er habe sich die ganze Sache noch einmal durch den Kopf gehen lassen. Er meine jetzt, nicht gesehen zu haben, wie der Audi die Kreuzung überquert habe. Er habe diesen erst gesehen, als er mit dem Mercedes zusammengestoßen sei. Auf Nachfrage antwortete Herr K., sich das Überqueren der Kreuzung durch den Audi vermutlich durch die Gespräche an der Unfallstelle so vorgestellt zu haben und dann gedacht zu haben, er habe den Vorfall so gesehen. Nach der Vernehmung habe er sich dann auf dem Heimweg nochmals Gedanken darüber gemacht und sich ganz genau überlegt, was er eigentlich wirklich gesehen habe. Und dies sei der Zusammenstoß der beiden Pkw gewesen. Mehr könne er leider nicht mehr aussagen. Die Angaben über den Vorfall nach dem Zusammenstoß blieben natürlich wie zunächst angegeben.

PHM S. berichtet in seiner Verkehrsunfallanzeige vom 26.05.2006 über die unterschiedlichen Angaben der Zeugen K., K. und D. hinsichtlich des Anhaltens des Klägers an der Stoppstelle sowie hinsichtlich des Angurtens. PHM S. hält in seinem Bericht fest, dass der Unfall um 06:25 Uhr geschehen und um 07:05 Uhr aufgenommen worden sei. Weder bei Herrn K. noch beim Kläger hätten Hinweise auf Alkoholgenuss bestanden. Eine Überprüfung des Gurtes des Klägers an der Unfallstelle habe ergeben, dass dieser mit ziemlicher Sicherheit nicht angelegt gewesen sei. Der Gurt habe sich problemlos ausziehen lassen und es wären keine Spuren am Gurtband zu erkennen gewesen. Im Gegensatz dazu sei der Gurt des Zeugen D. durch den Anprall arretiert gewesen. Er habe sich nicht mehr ausziehen lassen. Der auf Anordnung der Staatsanwaltschaft beigezogene Gutachter Herr G. habe angegeben, den Gurt aus diesen Gründen auszubauen.

Die Unterlagen der Polizeiinspektion H. enthalten ferner das von der Staatsanwaltschaft angeordnete Gutachten des DEKRA-Sachverständigen G. Dieser hatte unmittelbar nach dem Unfall die Unfallstelle sowie die beteiligten Fahrzeuge in Augenschein genommen und für das Gutachten Lichtbilder der Polizeiinspektion verwendet. In seinem Gutachten vom 20.09.2006 stellt der Sachverständige fest, dass die Kollision nachweislich der markanten Einzeldeformation in einem nahezu rechten Winkel zwischen den Fahrzeugen geschehen sei. Die Hauptbeschädigungszone am Pkw Audi befände sich an der rechten Längsseite im vorderen Bereich, wobei die ersten Berührspuren bereits im rechten Bereich des vorderen Stoßfängers vorhanden seien. Es sei ersichtlich, dass sich der Pkw des Klägers in deutlicher Schrägbewegung nahezu quer auf der bevorrechtigten Bundesstraße befunden habe, wobei das Fahrzeug nahezu vollständig den Fahrstreifen des Beteiligten K. versperrt habe. Beide Fahrzeuge hätten nachkollisionär deutliche Auslaufbewegungen erlitten, wobei der nachkollisionäre Bewegungsablauf des Pkw Audi in verschiedene Abschnitte (kollisionsbedingte Rotation; darauf folgend Wegschleudern nach links; nachfolgend Weiterbewegung im Seitenstreifen; Geschwindigkeitsabbau nach folgendem Aufschlag mit der Frontpartie im Graben; Überqueren des Grabens und Weiterbewegung; Endstand im Acker) unterteilt werden müsse. Unter Berücksichtigung eines

Anstoßverlustes gegen den Grabenbereich sowie den zurückgelegten Einzelwegstrecken in den verschiedenen Bewegungsabschnitten und anzusetzenden Verzögerungswerten bei den unterschiedlichen Fahrbahnverhältnissen sei von einer nachkollisionären Auslaufgeschwindigkeit - der Geschwindigkeit nach dem Kollisionsvorgang des Fahrzeugs des Klägers - in einer Größenordnung von mindestens 45 km/h auszugehen. Eine geringere Auslaufgeschwindigkeit lasse sich in keiner Weise mehr mit den Fahrzeugdeformationen und dem nachfolgenden Bewegungsablauf in Einklang bringen. Beim Pkw des Herrn K. ergäbe sich eine nachkollisionäre Auslaufgeschwindigkeit von mindestens 30 km/h. Es seien verschiedene Stoßanalysen mit unterschiedlichen Rechenprogrammen durchgeführt worden. Aus sachverständiger Sicht sei von einer Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw Audi von mindestens 45 km/h auszugehen. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw Mercedes habe mindestens 60 km/h betragen, wobei dies als absolute Untergrenze anzusehen sei. Eine Häufigkeit der Ergebnisdarstellung bei unterschiedlichen Berechnungen habe bei einer Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw Mercedes bei ca. 65 km/h gelegen. Vor der Kollision seien keine den Fahrzeugen zuordenbare Bremsspuren vorhanden, sodass eine weitere Rückrechnung auf eine gegebenenfalls höhere Auslaufgeschwindigkeit anhand direkt verwertbarer technischer Anknüpfungstatsachen (Bremsspuren) nicht möglich sei. Bei einer Wegstrecke von 12 m (Beginn kurz hinter der Haltelinie bis zum Kollisionsort) wäre bei einem flotten Anfahrvorgang aus dem Stand mit maximaler Beschleunigung eine Geschwindigkeit des Pkw des Klägers am Kollisionsort von maximal 30 km/h möglich. Diese aus dem Stillstand erreichbare Geschwindigkeit sei deutlich geringer als die eindeutig nachweisbare Kollisionsgeschwindigkeit. Es ergäbe sich eindeutig, dass der Kläger an der Haltelinie nicht angehalten haben könne, sondern diese ohne anzuhalten überquert haben müsse. Ob ein Überfahren der Haltelinie mit einer Geschwindigkeit in der Größenordnung der ermittelten Kollisionsgeschwindigkeit vorgelegen habe oder ob hier eine geringere Geschwindigkeit mit nachfolgender Beschleunigung zum Kollisionsort hin vorgelegen habe, lasse sich nicht eindeutig eingrenzen. Daher seien bei dem untersuchten Annäherungsverhalten unterschiedliche Variationen berücksichtigt worden. Unterstellt, der Beteiligte K. habe sich mit gleichförmiger Bewegungsgeschwindigkeit mit einer Geschwindigkeit von 65 km/h genähert, sei sein Pkw zum Zeitpunkt des Überfahrens der Haltelinie durch den Kläger nur noch ca. 17 m vom Kollisionsort entfernt gewesen. Es sei zugunsten des Beteiligten K. davon auszugehen, dass weder ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h noch eine verspätete Reaktion oder Ähnliches nachweisbar sei. Selbst wenn der Kläger die Haltelinie mit deutlich geringerer Geschwindigkeit als der eingrenzbaren Kollisionsgeschwindigkeit überquert habe und seinen Pkw nachfolgend auf die nachweisbare Kollisionsgeschwindigkeit beschleunigt habe, und selbst wenn dabei zugunsten des Klägers eine Kollisionsgeschwindigkeit des Beteiligten K. von 70 km/h angesetzt werde (und von einer denkbaren - nicht nachweisbaren - Ausgangsgeschwindigkeit von maximal 75 km/h), würden sich der Pkw des Beteiligten K. zum Zeitpunkt des Überfahrens der Haltelinie durch den Kläger noch ca. 20 m vom Kollisionsort entfernt befunden haben. Auch bei einer Ausgangsgeschwindigkeit des Beteiligten K. von 60 km/h hätte die zur Verfügung stehende Zeitdauer nicht ausgereicht, damit der Kläger mit seinem Pkw bei weiterer Beschleunigung den fahrbahnbezogenen Kollisionsort bereits hätte verlassen können. Auch bei deutlicher Annahme sämtlicher Gegebenheiten wäre das Unfallgeschehen für den Beteiligten K. nicht vermeidbar gewesen. Das Unfallgeschehen wäre durch den Kläger problemlos vermeidbar gewesen, wenn er zum einen an der Haltelinie aufgrund der vorhandenen Beschilderung angehalten hätte und zum anderen, wenn er eine umfangreiche Beobachtung des Verkehrsraums der bevorrechtigten Bundesstraße durchgeführt hätte. Am Fahrzeug des Klägers seien ferner keine technischen Defekte feststellbar. Bereits bei der Besichtigung der Fahrzeuge an der Unfallstelle sei festgestellt worden, dass sowohl der Beifahrer im Pkw des Klägers als auch der Beteiligte K. zum Unfallzeitpunkt den Sicherheitsgurt angelegt gehabt hätten. An den Gurtbändern der Sicherheitsgurte seien ausgeprägte Dehnspuren vorhanden. Es lägen charakteristische Merkmale vor, welche den eindeutigen Beweis zuließen, dass diese beiden Beteiligten den Gurt angelegt gehabt hätten. Am Gurtsystem des Beifahrers des Klägers habe der Gurtstraffer ausgelöst. Der Gurtstraffer des Fahrersitzes hingegen habe nicht ausgelöst und habe bei der Erstbesichtigung problemlos herausgezogen bzw. eingerollt werden können. Bei dem Gurt des Fahrersitzes handele es sich um einen Automatik-Sicherheitsgurt des Herstellers Autoliv, welcher mit einem Gurtstraffer ausgerüstet sei. Das Gurtsystem sei am 24.02.2003 hergestellt worden. Merkmale einer Gurtbenutzung zum Unfallzeitpunkt seien weder an den Umlenkbereichen noch am Gurtband festzustellen gewesen. Üblicherweise würden an den Kunststoff-Führungsstellen bei einem Verkehrsunfall aufgrund der Krafteinwirkungen charakteristische Einkerbungen und Anschmelzungen entstehen, am Gurtband würden sich üblicherweise korrespondierende Spuren in Form von Dehn- und Anschmelzspuren vom Kunststoffmaterial zeigen. Vor Ausbau des Gurtsystems sei untersucht worden, ob der Sperrmechanismus des Sicherheitsgurtes funktionsfähig gewesen sei. Bei ruckartigem Ziehen am Gurtband habe die Sperrklinke sofort eingerastet und den Sicherheitsgurt festgehalten. Der Kläger habe unter anderem schwere Kopfverletzungen erlitten und sich zum Zeitpunkt des Eintreffens der ersten Helfer schräg im Fahrzeug liegend befunden, mit dem Kopf im Bereich des Handschuhfaches. Im rechten Armaturenbereich seien ausgeprägte Blutspuren erkennbar. Es sei davon auszugehen, dass der Kläger mit dem Kopf gegen den durch den Aufprall geöffneten Handschuhkastenteil geprallt sei. Aufgrund der schrägen Krafteinleitungswirkung am Fahrzeug im Zuge des Hauptenergieaustausches werde eine ungesicherte Person auf dem Fahrerplatz in einer Bewegungsrichtung schräg nach vorne versetzt. Der entsprechende Kopfaufschlag im Bereich der rechten Armaturentafel lasse sich bei der vorliegenden Anstoßkonstellation vollständig damit vereinbaren, dass der Betroffene zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen sei. Aus sachverständiger Sicht habe der Kläger den Sicherheitsgurt zum Unfallzeitpunkt nicht benutzt. In seiner Zusammenfassung hielt der Sachverständige fest, dass der Kläger die Haltelinie mit einer Geschwindigkeit von mindestens 35 km/h überquert haben müsse. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Klägers habe mindestens 45 km/h betragen. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Beteiligten K. sei auf einen Bereich von 60 km/h bis 70 km/h einzugrenzen. Das Unfallgeschehen sei für diesen eindeutig unvermeidbar gewesen. Der Kläger hätte den Unfall bei aufmerksamer Beobachtung des Verkehrsraums problemlos vermeiden können, der Pkw des Beteiligten K. habe sich zum Zeitpunkt des Überfahrens der Haltelinie durch den Kläger nur maximal 20 m vom Kollisionsort entfernt befunden und sei eindeutig im einsehbaren Bereich gewesen. Der Kläger sei zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen.

Die Staatsanwaltschaft beantragte am 06.10.2006 den Erlass eines Strafbefehls gegenüber dem Kläger (Az.:). Der Kläger habe unter grober Außerachtlassung der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt die Kreuzung ohne anzuhalten mit einer Mindestgeschwindigkeit von 35 km/h überquert. Er habe aus Gleichgültigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und um seines schnelleren Fortkommens willen von vornherein keine Bedenken gegen seine Fahrweise aufkommen lassen. Dies habe für ihn vorhersehbar und vermeidbar zur Folge gehabt, dass er mit dem Pkw des Herrn K., der ordnungsgemäß gefahren sei, zusammengestoßen sei. Für Herrn K. sei der Zusammenstoß unvermeidbar gewesen. Der Kläger habe grob verkehrswidrig und rücksichtslos die Vorfahrt nicht beachtet und dadurch Leib und Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wobei er fahrlässig gehandelt und die Gefahr fahrlässig verursacht habe. Er habe sich der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit 2 tateinheitlichen Fällen der fahrlässigen Körperverletzung strafbar gemacht und sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen (§§ 315c Abs. 1 Nr. 2a, Abs. 3 Nr. 2, 223 Abs. 1, 229, 230 Abs. 1, 52, 69, 69a Strafgesetzbuch - StGB). Als Strafmaß war die Verhängung einer Geldstrafe in Höhe von 65 Tagessätzen sowie der Entzug der Fahrerlaubnis unter gleichzeitiger Sperre für eine Neuerteilung für eine Dauer von neun Monaten vorgesehen. Der Stafbefehl wurde nicht erlassen, das Strafverfahren wurde wegen dauerhafter Verhandlungsunfähigkeit des Klägers mit

Beschluss des Amtsgerichts E-Stadt vom 30.03.2010 eingestellt.

Mit WDB-Blatt vom 15.01.2008 erfolgte gegenüber der Beklagten eine erste ärztliche Mitteilung über eine mögliche Wehrdienstbeschädigung des Klägers. Als vorläufige Krankheitsbezeichnungen werden darin genannt: Schädel-Hirn-Trauma Grad 3, epidurales Hämatom links frontal mit Hämatomausräumung, stabile HWK-2-Fraktur, Fraktur des Rippenvorsatzes des HWK 6 links, Kalottenfraktur links temporal, Kiefergelenksluxation beidseits rezidiv. Am 19.02.2008 äußerte sich der Vorgesetzte des Klägers schriftlich zu dem Unfall. Er gab unter anderem an, dass der Kläger täglich zur Dienststelle gefahren sei, es sich um keine Urlaubs- oder Familienheimfahrt gehandelt habe, es sich bei dem Ausgangspunkt des Weges um die Wohnung des Klägers gehandelt habe, der vorgesehene Zeitpunkt des Dienstbeginns 07:15 Uhr gewesen sei, mit dem Zeugen D. eine Fahrgemeinschaft bestanden habe und dass sich bei der Benutzung des eigenen Kfz jeweils für die Hin- und Rückfahrt nach Angaben der Ehefrau des Klägers eine Zeitersparnis von 2-3 Stunden ergäbe.

Am 22.03.2010 beantragte die zur Betreuerin des Klägers bestellte Ehefrau beim Versorgungsamt Versorgung nach § 80 SVG für die Zeit nach Beendigung des Wehrdienstverhältnisses. Diesen Antrag lehnte das Versorgungsamt mit Bescheid vom 19.10.2010 ab. Der Bescheid wurde bestandskräftig.

Mit Bescheid vom 04.05.2010 lehnte es die Beklagte ab, die mit dem WDB-Blatt vom 15.01.2008 geltend gemachten Gesundheitsstörungen als Folgen einer Wehrdienstbeschädigung im Sinne von § 81 SVG anzuerkennen und lehnte eine Versorgung nach § 85 SVG während der Dienstzeit ab. Zur Begründung wurde angeführt, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen wehrdienstlichen Einflüssen und einer Schädigung der Gesundheit des Klägers, die zu den festgestellten Gesundheitsstörungen hätte führen oder diese hätte verschlimmern können, nicht nachgewiesen sei. Grundsätzlich bestehe ein Versorgungsschutz beim Zurücklegen des mit dem Wehrdienst zusammenhängenden Weges nach und von der Dienststelle. Unter bestimmten Umständen könne jedoch ein Versorgungsanspruch bei Wegeunfällen ausgeschlossen werden. Dazu gehöre zum Beispiel ein grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr. Anhand der vorliegenden Ermittlungsergebnisse sei ersichtlich, dass der Kläger, nachdem er ein Stoppschild ohne anzuhalten und mit erhöhter Geschwindigkeit überquert habe, mit seinem Pkw mit einem sich auf der bevorrechtigten Straße befindenden Pkw kollidiert sei. In dem Moment, als der Kläger eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch sein verkehrswidriges und rücksichtloses Verhalten dargestellt habe und sein Verhalten in so hohem Grade vernunftwidrig und gefährlich war, dass er höchstwahrscheinlich mit einem Unglück habe rechnen müssen, habe er sich nicht nur einer selbstgeschaffenen Gefahr ausgesetzt, sondern sich auch von seinem Dienst gelöst. Durch dieses gefahrerhöhende und strafbare Verhalten komme ein Versorgungsschutz nicht mehr in Betracht. Am Ende des Bescheides wies die Beklagte auf die Eigenständigkeit der Leistungen, die gegenüber dem Versorgungsamt wegen Versorgung nach § 80 SVG beantragt wurden, hin.

Die dagegen eingelegte Beschwerde wies die Beklagte mit Beschwerdebescheid vom 29.12.2011 zurück. Ein Anspruch nach § 85 SVG scheide aus, weil der Kläger sich im Straßenverkehr grob verkehrswidrig und rücksichtslos verhalten habe. Er sei in eine bevorrechtigte Straße eingefahren, ohne das für ihn geltende Stopp-Schild zu beachten bzw. ohne an der dort angeordneten Stopp-Stelle anzuhalten und er habe dadurch einen Verkehrsunfall verursacht. Er habe sich damit in so hohem Maße vernunftwidrig verhalten, dass höchstwahrscheinlich mit einem Unfall habe gerechnet werden müssen. Dem träte hinzu, dass der Kläger zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen sei. Er habe sich damit einer selbstgeschaffenen Gefahr ausgesetzt und insgesamt eine Lösung des inneren Zusammenhangs zwischen dem Zurücklegen des mit dem Wehrdienst zusammenhängenden Weges und dem Wehrdienst am Dienstort bewirkt. Dem Einwand im Beschwerdeverfahren, die Zeugenaussagen ergäben ein widersprüchliches Bild, stünde beweiskräftig der Inhalt des DEKRA-Gutachtens vom 20.09.2006 gegenüber. Dieses komme zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass der Kläger die Haltelinie an dem betreffenden Stopp-Schild mit mindestens 35 km/h überquert haben müsse und zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen sei. Die Einholung eines weiteren Gutachtens sei angesichts des eindeutigen Sachverhaltes entbehrlich.

Mit Schriftsatz vom 02.02.2012 erhob der Bevollmächtige des Klägers Klage zum Sozialgericht Nürnberg. In der Begründung mit Schriftsatz vom 21.05.2012 führt er im Wesentlichen an, dass sich die Annahmen im Sachverständigengutachten und die Aussage des Zeugen D. gegenüberständen. Die Plausibilitätsbetrachtung des Sachverständigen beruhe ausschließlich auf Bewertungen der Fahrzeugdeformation und dem nachkollisionären Bewegungsverhalten der Fahrzeuge, da vor der Kollision keine, den beiden Fahrzeugen zuordenbare Bremsspuren vorhanden seien. Die vom Sachverständigen getroffenen Aussagen würden im Ergebnis auf einer Vielzahl von Annahmen beruhen, die von einem unabhängigen Sachverständigengutachten nachgeprüft werden sollten.

Das Sozialgericht forderte bei der Staatsanwaltschaft nochmals das DEKRA-Gutachten an und nahm eine Faxkopie zu den Akten. Mit Urteil vom 24.06.2014 wies es die Klage ab. Zur Begründung führt es aus, dass der Kläger auf einem versorgungsrechtlich geschützten Weg an einer Kreuzung mit Stoppschild nicht angehalten habe, sondern dieses mit mindestens 35 km/h überfahren habe; darüber hinaus sei er nicht angeschnallt gewesen. Dies alles stelle einen groben Verkehrsverstoß dar, wobei es letztendlich entscheidungsunerheblich sei, ob dieser Verstoß auf vorsätzliches oder fahrlässiges Fehlverhalten zurückzuführen sei, da bei wertender Betrachtung die Summe und die Schwere der vorliegenden Verstöße nicht mehr dem Bereich der dienstlichen Sphäre bzw. dem normalen Fehlverhalten im Alltag zuzurechnen seien. Es lägen die vom Bundessozialgericht (BSG) in der Entscheidung vom 16.12.2004 geforderten weiteren besonderen Umstände vor, welche das beliebige gefahrerhöhende, selbstgefährdende Alltagsverhalten derart erhöhen würden, dass die qualitative Abweichung vom geschützten Weg dem Soldaten selbst zuzurechnen sei. Dazu komme, dass sich der Kläger auf dem Weg zur Dienststelle befunden habe, zu diesem Zeitpunkt seinem Dienstherrn bereits verpflichtet gewesen sei und in besonderem Maße auf sich habe achten müssen. Dies resultiere daraus, dass der Weg zur Dienststelle bereits als versorgungsrechtlich geschützter Weg anzusehen sei und dem besonderen Schutz des Soldatenversorgungsgesetzes unterliege, der weit über den Schutz eines jeden "normalen" Arbeitsweges im Bereich des gesetzlichen Unfallversicherungsrechts hinausgehe.

Gegen das am 07.07.2014 zugestellte Urteil hat der Bevollmächtigte des Klägers mit Schriftsatz vom 28.07.2014 Berufung eingelegt. Mit Schriftsatz vom 15.10.2014 begründet er diese im Wesentlichen damit, dass das BSG in seiner Entscheidung vom 16.12.2004 - in der es um den versorgungsrechtlichen Schutz eines Soldaten gegangen sei, dessen Überholmanöver im Überholverbot strafrechtlich als Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 b, Abs. 3 Nr. 1 StGB (also Vorsatztat mit fahrlässig herbeigeführtem Erfolg) geahndet worden sei - die durch das vorsätzlich falsche Überholen verursache Risikoerhöhung (bereits) der privaten Sphäre des Klägers zugerechnet habe. In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Unfall habe sich nicht eine allgemeine Gefahr des Straßenverkehrs realisiert, die vom

Versorgungsschutz umfasst sei, sondern eine erhöhte Gefahr, die der Kläger selbst vorsätzlich in strafrechtlich verantwortlicher Weise gesetzt habe. Das Landessozialgericht (LSG) Baden-Württemberg habe sich im Urteil vom 16.03.2006, Az.: L 6 VS 880/05, ausführlich mit dieser Entscheidung des BSG auseinandergesetzt und entschieden, dass der Ausschluss des Versorgungsschutzes nicht auf die Fälle, in denen ein fahrlässiger Verkehrsverstoß vorliege, zu erstrecken sei. In seiner Entscheidung vom 16.12.2004 habe das BSG diese Frage offen gelassen. Auch eine frühere Entscheidung des BSG, in der ebenfalls der Versorgungsschutz verneint worden sei, habe einen vorsätzlichen Verkehrsverstoß betroffen. Würde man jedes fahrlässige Verhalten, das zu einer Risikoerhöhung führe, genügen lassen, um den Versorgungsschutz zu versagen, würde die gesetzliche Regelung des § 81 Abs. 4 Nr. 2 SVG, die den mit dem Wehrdienst zusammenhängenden Weg nach und von der Dienststelle versorgungsrechtlich schütze, weitgehend leerlaufen, da faktisch von dieser Vorschrift praktisch ausschließlich Verkehrsunfälle umfasst würden. Auch das BSG habe dargelegt, dass nicht jedes beliebige gefahrerhöhende, selbstgefährdende Alltagsverhalten den Versorgungsschutz entfallen lasse. Dies betreffe nach Auffassung des LSG Baden-Württemberg gerade die im Straßenverkehr alltäglichen fahrlässigen Verhaltensweisen, die, wenn sie mit den anderen Umständen zusammenträfen, weitreichende Auswirkungen haben könnten. Die rechtlichen Gesichtspunkte, wie sie das LSG Baden-Württemberg entschieden habe, würden auch hier durchgreifen. Der in der erstinstanzlichen Entscheidung als Leistungsausschluss angeführte Verkehrsverstoß liege in einem eventuellen Überfahren eines Stoppschildes und damit in der Missachtung der Vorfahrt des Unfallgegners. Das Strafverfahren gegen den Kläger sei nicht durch dessen Verurteilung abgeschlossen worden, sondern nach § 206a Abs. 1 StPO eingestellt worden. Zu der für den Versorgungsanspruch im Prinzip entscheidende Frage, ob der Kläger das Stoppschild ohne anzuhalten überfahren habe, ergebe sich aus den vorhandenen Aussagen der Beteiligten kein klares Bild. Unter Würdigung der Sachverhaltserkenntnisse sei ein - später nicht ergangener - Strafbefehl entworfen worden, in dem dem Kläger eine fahrlässige Gefährdung des Verkehrs in Tateinheit mit zwei tateinheitlichen Fällen der fahrlässigen Körperverletzung zur Last gelegt worden sei. Dem Urteil des LSG Baden-Württemberg vom 16.03.2006 habe ein nahezu identischer Sachverhalt zu Grunde gelegen, nämlich das Überfahren des Stoppschildes. Dort sei die Unfallverursacherin nur wegen eines fahrlässig begangenen Verkehrsverstoßes verurteilt worden, wie er auch dem Kläger im Entwurf des Strafbefehls vorgehalten werde. Bei dieser Konstellation habe das LSG Baden-Württemberg die vom BSG aufgestellten Kriterien für eine Leistungsverweigerung nach dem SVG gerade nicht als erfüllt angesehen. Der Unterschied zwischen dem Fall des LSG Baden-Württemberg und dem hier vorliegenden liege eigentlich nur darin, dass dort eine rechtskräftige Verurteilung vorliege und hier nicht. Nachdem schon die Staatsanwaltschaft in Kenntnis des Sachverständigengutachtens nur von einem Sachverhalt einer fahrlässigen Tat ausgegangen sei, werde man angesichts der nicht einheitlichen Zeugenaussagen einen vorsätzlichen Verkehrsverstoß letztlich nicht nachweisen können. Im Kern verfehlt habe das Sozialgericht angenommen, die Tatsache, dass der Kläger nach Meinung des Sachverständigen mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h ein Stoppschild überfahren habe und darüber hinaus nicht angeschnallt gewesen sei, seien besondere Umstände, wie sie vom BSG in seiner Grundsatzentscheidung für den Ausschluss des Versorgungsschutzes gefordert würden. Dabei verkenne das Sozialgericht aber die tragenden Gesichtspunkte, wie sie von der genannten Rechtsprechung entschieden worden seien. So habe das BSG die Grenze für den Versorgungsschutz dort gezogen, wo durch ein vorsätzliches strafbares Verhalten Dritte gefährdet würden. Begründet hat das BSG dies mit der Einheit der Rechtsordnung, weil es widersinnig wäre, wenn der Staat einerseits ein Dritte gefährdendes Handeln bestrafen würde und zugleich den Täter für die ihn betreffenden Folgen derselben Straftat aus Steuermitteln entschädigen würde. Diesen Rechtssatz habe das BSG aber ausdrücklich auf vorsätzlich begangene Vergehen oder Verbrechen angewendet und dabei auf entsprechende Rechtsgrundsätze im Bereich der gesetzlichen Krankenversicherung, Rentenversicherung und Unfallversicherung hingewiesen. Dementsprechend habe das LSG Baden-Württemberg zutreffend erkannt, dass fahrlässig begangene Verkehrsverstöße den Versorgungsschutz nicht ausschließen könnten. Sonst würde das SVG auch strafrechtliche Funktionen wahrnehmen und "Nebenstrafen" aussprechen. Die auch im SVG geltende Regel des Unfallversicherungsrechts, dass verbotenes Handeln den Versicherungsfall nicht ausschließe, wäre dann entgegen der Rechtsprechung des BSG aufgehoben. Rechtsfehlerhaft sei das Sozialgericht auch davon ausgegangen, dass die Rechtsprechung aus dem Recht der gesetzlichen Unfallversicherung hier nicht anzuwenden sei, weil es sich um ein öffentlich-rechtliches Dienstverhältnis handele, infolgedessen für die Bediensteten andere Rechte und Pflichten als für normale Arbeitnehmer bestünden, insbesondere auch erhöhte Sorgfaltspflichten.

Zudem habe sich das Sozialgericht rechtsfehlerhaft die Feststellung des Sachverständigengutachtens zueigen gemacht, wonach der Kläger mit mindestens 35 km/h ein Stoppschild überfahren haben soll. Die Annahme, der Kläger habe an der Haltelinie nicht angehalten, sei nicht hinreichend belegt, erst recht nicht die Annahme, dass er die Haltelinie mit mindestens 35 km/h überquert habe. Auf Widersprüche und Lücken im DEKRA-Gutachten sei das Sozialgericht nicht eingegangen. Soweit das Sozialgericht seine Entscheidung auf die Tatsache gestützt habe, dass der Kläger nicht angeschnallt gewesen sei, könne dies nach der genannten Rechtsprechung nicht zum Ausschluss des Versorgungsschutzes führen, weil es sich nicht um ein vorsätzliches Verhalten handele, das als Vergehen oder Verbrechen strafbar sei. Vielmehr handele es sich um eine fahrlässige Selbstgefährdung, bei der der Versorgungsschutz gerade nicht ausgeschlossen sei. Den Umstand, dass der Kläger nicht angeschnallt war, hätte das Sozialgericht nicht heranziehen dürfen.

Der Kläger beantragt, das Urteil des Sozialgerichts Nürnberg vom 24. Juni 2014 sowie den Bescheid vom 04. Mai 2010 in Gestalt des Beschwerdebescheids vom 29. Dezember 2011 aufzuheben und die Folgen der beim Verkehrsunfall am 11. Mai 2006 erlittenen Verletzungen als Folgen einer Wehrdienstbeschädigung anzuerkennen und eine Beschädigtenrente entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu gewähren.

Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Zwar reiche zum Ausschluss des Versorgungsschutzes nicht jedes beliebige gefahrerhöhende, selbstgefährdende Alltagsverhalten aus. Ein solches liege hier aber nicht vor. Das eingeholte Gutachten sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Kläger das Stoppschild mit mindestens 35 km/h überfahren habe und nicht angeschnallt gewesen sei. Hierbei handele es sich nicht lediglich um ein "beliebiges gefahrerhöhendes Alltagsverhalten", sondern um einen grob verkehrswidrigen Verstoß, der den Versorgungsschutz entfallen lasse. Die vom Kläger selbst geschaffene Risikoerhöhung sei aus wertender Sicht nicht mehr der dienstlichen Sphäre zuzurechnen. Die Tatsache, dass das BSG in der zitierten Entscheidung besondere Umstände jedenfalls dann angenommen habe, wenn die Risikoerhöhung durch ein vorsätzliches Verhalten herbeigeführt werde, das als Vergehen oder Verbrechen strafbar sei, schließe nicht aus, dass besondere Umstände auch bei grob verkehrswidrigem Verhalten gegeben sein können. Es sei immer auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalls abzustellen. Ein Vergleich zu dem vom Kläger angeführten Urteil des LSG Baden-Württemberg vom 16.03.2006 könne nicht gezogen werden, da dieses auf anderen Umständen beruhe. Beispielsweise habe die Klägerin dort am Unfalltag zuvor insgesamt eine dienstliche Fahrtstrecke von 829 km zurückgelegt, was zu Konzentrationseinbußen auf dem Heimweg geführt habe. Zudem seien die örtlichen Gegebenheiten vor dem Stoppschild nicht dieselben wie im vorliegenden Fall gewesen; der Kreuzungsbereich sei im vorliegenden Fall mit einer Blinkanlage

versehen. Dazu komme, dass der Kläger nicht angeschnallt gewesen sei. Anhaltspunkte dafür, an der Richtigkeit des DEKRA-Gutachtens zu zweifeln, bestünden nicht.

Der Senat hat eine Kopie des DEKRA-Gutachtens einschließlich farbiger Fotos beigezogen. Die strafrechtlichen Ermittlungsakten waren zum Zeitpunkt der Entscheidung vollständig vernichtet. In der mündlichen Verhandlung hat er den Zeugen D. einvernommen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhaltes wird auf den Inhalt der Verfahrensakte einschließlich der Niederschrift vom 26.09.2017 sowie auf die beigezogenen Akten des SG und des Beklagten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung ist zulässig, sie ist statthaft und wurde form- und fristgerecht eingelegt, §§ 143, 151 Sozialgerichtsgesetz (SGG). Die Berufung ist jedoch unbegründet und daher zurückzuweisen. Die Ablehnung der begehrten Anerkennung im Bescheid vom 04.05.2010 in der Gestalt des Beschwerdebescheids vom 29.12.2011 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten.

Streitgegenstand ist die Anerkennung von Gesundheitsschäden des Klägers als Folgen einer Wehrdienstbeschädigung sowie die Gewährung einer Beschädigtenrente. Gegenständlich sind allein Leistungen für die Zeit während des Wehrdienstes, § 85 SVG, denn nur hierüber hat die - damals auch nur hierfür zuständige, s. § 88 Abs. 1 Satz 1 SVG in der Fassung vom 21.12.2004 - Beklagte entschieden. Für die Entscheidung über Versorgungsleistungen für die Zeit nach Beendigung des Wehrdienstverhältnisses gemäß § 80 SVG war zum entscheidenden Zeitpunkt die Versorgungsverwaltung zuständig, § 88 Abs. 1 Satz 2 SVG. Diese hat hierüber mit bestandskräftigem Bescheid vom 19.10.2010 entschieden. Auf diese getrennte Zuständigkeit und Leistungen hat die Beklagte in ihrem Bescheid vom 04.05.2010 am Ende hingewiesen. An der Bestandskraft des Ablehnungsbescheides vom 19.10.2010 ändert sich auch nichts durch die mit Wirkung zum 01.01.2015 erfolgte Zusammenführung der Zuständigkeit bei der Beklagten, s. § 88 Abs. 1 Satz 1 SVG in der Fassung des Gesetzes zur Übertragung der Zuständigkeiten der Länder im Bereich der Beschädigten- und Hinterbliebenenversorgung nach dem Dritten Teil des Soldatenversorgungsgesetzes auf den Bund vom 15.07.2013 (BGBl. I 2013, S. 2416).

Der Kläger war aufgrund seines ihm vorwerfbaren Verhaltens, welches vorliegend entscheidungserheblich bereits in dem fehlenden Angegurtetsein zu sehen ist, im Zeitpunkt des Verkehrsunfalls nicht mehr versorgungsrechtlich geschützt. Die Folgen der beim Verkehrsunfall am 11.05.2006 erlittenen Verletzungen sind daher nicht als Folgen einer Wehrdienstbeschädigung anzuerkennen. Daher kommt sowohl die Anerkennung dieser Folgen als Wehrdienstbeschädigung im Sinne von § 81 SVG als auch die Gewährung einer Beschädigtenrente auf Grundlage von § 85 Abs. 1 SVG i.V.m. §§ 30, 31 BVG für die Zeit während des Wehrdienstes nicht in Betracht.

Nach § 81 Abs. 1 SVG ist eine Wehrdienstbeschädigung eine gesundheitliche Schädigung, die durch eine Wehrdienstverrichtung, durch einen während der Ausübung des Wehrdienstes erlittenen Unfall oder durch die dem Wehrdienst eigentümlichen Verhältnisse herbeigeführt worden ist. Als Wehrdienst gilt gemäß § 81 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 SVG auch das Zurücklegen des mit dem Wehrdienst zusammenhängenden Weges nach und von der Dienststelle.

Der Kläger befand sich zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens nicht (mehr) auf einem versorgungsrechtlich geschützten Weg. Die tägliche Fahrstrecke, die der Kläger nach Auskunft des Zeugen D. schon über ein Jahr lang in Fahrgemeinschaft mit diesem zurücklegte, begründete zwar eine grundsätzlich geschützten Weg im Sinne von § 81 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 SVG. Nach den Feststellungen im Verwaltungsverfahren handelte es sich insbesondere um die unmittelbare Strecke zur Dienststelle. Allerdings hatte sich der Kläger durch sein Verhalten vom Versorgungsschutz gelöst.

Für den Bereich der sogenannten "Wegeunfälle" gelten nach gefestigter Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) für die Kriegsopfer- und Soldatenversorgung im Grundsatz dieselben Maßstäbe wie für die gesetzliche Unfallversicherung (st. Rspr., vgl. nur BSG, Urteil vom 08.08.2001, Az.: B 9 VS 2/00 R, juris Rn. 11 m.w.N.). Dem schließt sich der Senat an und teilt nicht die absolut formulierte Auffassung des Sozialgerichts, wonach die Rechtsprechung aus dem Recht der Unfallversicherung nicht anzuwenden sei. Zutreffend ist jedoch, dass sich aufgrund der unterschiedlichen normativen Ausgestaltungen im Recht der gesetzlichen Unfallversicherung und im Recht der Soldatenversorgung Unterschiede in der konkreten Anwendung ergeben. Im Rahmen von sog. Wegeunfällen ist maßgeblich, ob das Zurücklegen des Weges im Sinne von § 81 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 SVG mit dem Wehrdienst derart zusammenhängt, dass zwischen beiden ein innerer Zusammenhang besteht. Bei der Feststellung des inneren Zusammenhangs geht es um die Ermittlung der Grenze, bis zu welcher der Versorgungsschutz in der Soldatenversorgung reicht. Dies ist keine Frage der Kausalität im naturwissenschaftlich-philosophischen Sinne. Es ist vielmehr wertend zu entscheiden, ob das Handeln des Soldaten noch zum "Zurücklegen des mit dem Wehrdienst zusammenhängenden Weges" gehört, ob beides so aufeinander bezogen ist, dass es sachlich zusammenzufassen ist. Im Kern geht es darum, ob der eingetretene Schaden dem Soldaten persönlich - also dessen privaten Sphäre - oder seinem Dienstherrn - also der dienstlichen Sphäre - zuzurechnen ist (BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az. B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 17). Maßgeblich ist hierfür grundsätzlich die Handlungstendenz des Soldaten, so wie sie insbesondere durch die objektiven Umstände des Einzelfalls bestätigt wird. Der Maßstab der Handlungstendenz ist jedoch für Sachverhalte wie den vorliegenden nicht geeignet. Denn bei der vorliegenden "qualitativen Abweichung" ist nicht fraglich, ob das Zurücklegen des Weges dazu dient, die Dienststelle oder die Wohnung zu erreichen. Fraglich ist, ob die - riskante - Art und Weise, in der das Zurücklegen des Weges geschieht, noch dem Schutz des Versorgungsrechts unterfällt (BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az. B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 19).

In seiner Entscheidung vom 16.12.2004 hat der für das Versorgungsrecht zuständige 9. Senat des BSG einen Maßstab festgelegt, der dieser Besonderheit nach versorgungsrechtlichen Grundsätzen gerecht wird. So ist bei einem "qualitativen Abweichen" zuerst danach zu fragen, wer die Abweichung veranlasst hat. Hat der Soldat das Risiko ohne dienstliche Gründe erhöht, ist ihm der eingetretene Erfolg an sich zuzurechnen. Allerdings reicht nicht jedes beliebige gefahrerhöhende, selbstgefährdende Alltagsverhalten aus, um den Versorgungsschutz entfallen zu lassen. Es müssen weitere besondere Umstände hinzutreten, wobei § 81 Abs. 7 SVG nur einen speziellen Fall - absichtlich herbeigeführte gesundheitliche Schädigung - ausdrücklich regelt (BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az. B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 19). Derartige besondere Umstände hat der 9. Senat jedenfalls für den Fall einer Risikoerhöhung durch ein vorsätzliches Verhalten angenommen, das als Vergehen oder Verbrechen strafbar ist und hat für den Fall einer vorsätzlich begangenen - und als solche gerichtlich bestrafte - Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB) den inneren Zusammenhang zwischen dem Zurücklegen des Weges und dem Wehrdienst abgelehnt.

Soweit er dadurch von der Systematik der gesetzlichen Unfallversicherung abgewichen ist, beruht dies auf den Besonderheiten des Versorgungsrechts. Im Recht der gesetzlichen Unfallversicherung führt auch eine vorsätzliche Straßenverkehrsgefährdung generell nicht zum Ausschluss des Versicherungsschutzes (vgl. nur BSG, Urteil vom 04.06.2002, Az.: B 2 U 11/01 R, juris). Allerdings beruht dies auf den in § 7 Abs. 2 und § 101 Abs. 2 SGB VII enthaltenen Wertungen. Nach § 7 Abs. 2 SGB VII schließt auch verbotswidriges Handeln einen Versicherungsfall nicht aus. Nach § 101 Abs. 2 Satz 1 SGB VII können Leistungen ganz oder teilweise versagt oder entzogen werden, wenn der Versicherungsfall bei einer von Versicherten begangenen Handlung eingetreten ist, die nach rechtskräftigem strafgerichtlichen Urteil ein Verbrechen oder vorsätzliches Vergehen ist. Entsprechende Regelungen enthalten § 52 SGB V und § 104 Abs. 1 SGB VI. Da es im Soldatenversorgungsrecht keine dem § 7 Abs. 2 SGB VII und den §§ 101 Abs. 2 SGB VII, 52 SGB V und 104 Abs. 1 SGB VI entsprechende Regelung gibt, sind Wertungen hinsichtlich des Verhaltens des Soldaten bereits auf Tatbestandsebene im Rahmen des inneren Zusammenhangs vorzunehmen. Aus dieser unterschiedlichen gesetzlichen Systematik ergeben sich im Versorgungsrecht Rechtsfragen, die von denen in der gesetzlichen Unfallversicherung abweichen können (übereinstimmend hierzu BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az.: B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 20; BSG, Urteil vom 04.06.2002, Az.: B 2 U 11/01 R, juris Rn. 23).

Auf Grundlage der maßgeblichen Feststellungen und unter Heranziehung des dargelegten Maßstabes für die Bestimmung einer "qualitativen Abweichung" ergibt sich für den Senat im vorliegenden Verfahren eine Lösung vom inneren Zusammenhang bereits durch die Tatsache, dass der Kläger im Moment des Unfalls nicht angegurtet gewesen ist. Es mögen Sachverhalte denkbar seien, in denen aufgrund besonderer Umstände eine abweichende Betrachtung erforderlich ist. Derartige Umstände liegen jedoch nicht vor. Die Tatsache des fehlenden Angegurtetseins ist vorliegend der privaten Sphäre des Klägers zuzurechnen. Selbst wenn dieser Umstand für sich betrachtet noch nicht die Lösung vom inneren Zusammenhang bewirken würde, würde diese jedenfalls durch das Zusammentreffen mit der begangenen Gefährdung des Straßenverkehrs bewirkt worden sein.

In dem Umstand, dass der Kläger im Zeitpunkt des Unfallereignisses nicht angegurtet war, liegen vorliegend "weitere besondere Umstände" im Sinne des vom BSG aufgestellten Maßstabes vor (BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az.: B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 19). Der Senat sieht es allein durch das DEKRA-Gutachten als erwiesen an, dass der Kläger nicht angegurtet gewesen ist. Dies wird gestützt durch die Zeugenaussagen der Herren K. (Unfallgegner) und K. (Unbeteiligter). Herr K. hat in seinem Nachtrag zur Vernehmung allein seine Angaben bezüglich des Anhaltens am STOP-Schild korrigiert, die weiteren Angaben blieben unverändert. Auch PHM S. hielt in seinem Unfallbericht fest, eine Überprüfung des Gurtes des Klägers an der Unfallstelle habe ergeben, dass dieser mit ziemlicher Sicherheit nicht angelegt gewesen sei. Der Gurt habe sich problemlos ausziehen lassen und es wären keine Spuren am Gurtband zu erkennen gewesen. Unabhängig von diesen Angaben belegt das DEKRA-Gutachten nach einer technisch durchgeführten Untersuchung des vom Gutachter an der Unfallstelle ausgebauten Sicherheitsgurtes und einem Vergleich der Sicherheitsgurte der weiteren Unfallbeteiligten, dass der Kläger im Zeitpunkt des Unfalls nicht angegurtet war. Dies folgert der Gutachter bereits aus einer Untersuchung am Unfallort. Danach habe der vorhandene Gurtstraffer des Fahrersitzes nicht ausgelöst und habe bei der Erstbesichtigung problemlos herausgezogen bzw. eingerollt werden können. Merkmale einer Gurtbenutzung zum Unfallzeitpunkt seien weder an den Umlenkbereichen noch am Gurtband festzustellen gewesen. Vor Ausbau des Gurtsystems sei untersucht worden, ob der Sperrmechanismus des Sicherheitsgurtes funktionsfähig gewesen sei. Bei ruckartigem Ziehen am Gurtband sei die Sperrklinke sofort eingerastet und habe den Sicherheitsgurt festgehalten. Der Kläger habe unter anderem schwere Kopfverletzungen erlitten und sich zum Zeitpunkt des Eintreffens der ersten Helfer schräg im Fahrzeug liegend befunden, mit dem Kopf im Bereich des Handschuhfaches. Im rechten Armaturenbereich seien ausgeprägte Blutspuren erkennbar. Es sei davon auszugehen, dass der Kläger mit den Kopf gegen den durch den Aufprall geöffneten Handschuhkastenteil geprallt sei. Aufgrund der schrägen Krafteinleitungswirkung am Fahrzeug im Zuge des Hauptenergieaustausches werde eine ungesicherte Person auf dem Fahrerplatz in einer Bewegungsrichtung schräg nach vorne versetzt. Der entsprechende Kopfaufschlag im Bereich der rechten Armaturentafel lasse sich bei der vorliegenden Anstoßkonstellation vollständig damit vereinbaren, dass der Betroffene zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen sei. Aus sachverständiger Sicht habe der Kläger den Sicherheitsgurt zum Unfallzeitpunkt nicht benutzt. Diese detaillierten, durch Untersuchungen vor und nach Ausbau des Gurtes ermittelten Feststellungen des unabhängigen Gutachters sind nicht anzuzweifeln.

Die Angaben des Zeugen D. widerlegen diese Feststellungen nicht. Im Rahmen der polizeilichen Vernehmung vom 26.05.2006 gab er an, dass der Kläger in W. angegurtet gewesen sei, er aber nicht sagen könne, ob er sich danach abgegurtet habe. In der mündlichen Verhandlung gab der Zeuge an, der Kläger sei sehr pflichtbewusst gewesen und er habe ihn jeden Tag beim Einsteigen an das Anschnallen erinnert. Das sei auch am Unfalltag so gewesen. Der Kläger sei ebenfalls angeschnallt gewesen, als sie losgefahren seien. Der Zeuge konnte nichts dazu sagen, ob der Kläger auch im Moment des Zusammenstoßes angeschnallt war. Während der Fahrt habe er die Augen geschlossen gehabt.

In der Tatsache, dass der Kläger im Unfallzeitpunkt nicht angegurtet war, ist vorliegend ein haftungsausschließender "weiterer besonderer Umstand" zu sehen, der entgegen dem klägerischen Vortrag zu berücksichtigen ist. Denn wie das BSG selbst anführt, ist eine vorsätzlich begangene Straßenverkehrsgefährdung nur eine von mehreren möglichen haftungsausschließenden Konstellationen (vgl. BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az.: B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 20: "jedenfalls"). In dem hier vorliegenden Verhalten des Klägers liegt nicht mehr ein nur unbeachtliches selbstgefährdendes Alltagsverhalten. Das Anlegen des Sicherheitsgurtes war für ihn nach § 21a Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) in der zum Unfallzeitpunkt geltenden Fassung verpflichtend, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Nr. 5b StVO war ihm nicht erteilt.

Zwar hat das BSG in seiner Entscheidung vom 16.03.1982 diesen Umstand (noch) nicht als haftungsausschließend bewertet (Az.: 9a/9 RV 40/81, juris). Der Entscheidung lag ein Unfall aus dem Jahr 1977 zugrunde. Trotz der bereits zum 01.01.1976 in § 21a StVO eingeführten Pflicht, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte (in der damaligen Fassung für die Vordersitze) während der Fahrt angelegt sein müssen, verneinte das BSG einen in einem Verstoß dagegen liegenden haftungsausschließenden Umstand. Unter dem Aspekt einer "selbstgeschaffenen Gefahr" im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität sei wichtig, ob dem Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes eine überragende Bedeutung für Art und Ausmaß der Unfallfolgen zukomme. Ein Beschädigter sei einer solchen, von ihm selbst herbeigeführten Gefahr dann erlegen, wenn er sich in hohem Maße vernunftwidrig verhalte und nach seinen Fähigkeiten höchstwahrscheinlich mit der Gefahr rechnen musste, sie aber in gröblich leichtfertiger Weise nicht abwende. Dann hätte er seine ihm in § 17 Abs. 4 Satz 2 Soldatengesetz (SG) auferlegte soldatische Pflicht, sich gesund zu halten, in gröblicher Weise verletzt. Dieser Vorwurf der bewusst groben Fahrlässigkeit richte sich nach der Persönlichkeitsstruktur, der Kritikfähigkeit, dem Einsichtsvermögen und dem Verhalten des einzelnen sowie nach den besonderen Umständen des Falles (BSG, Az.: 9a/9 RV 40/81, juris Rn. 19 m.w.N.). Aufgrund des noch jugendlichen Alters des Klägers sowie des noch fehlenden allgemeinen Bewusstseins über die Tragweite des pflichtwidrigen Unterlassens bezüglich des Angurtens

im Jahr 1977 sah das BSG ein höchst vorwerfbares Verhalten des Klägers für nicht gegeben. Ob anders zu entscheiden wäre, wenn sich ein Unfall in späterer Zeit, nämlich nach 1977 ereignet, ließ das BSG ausdrücklich dahinstehen. Es wies jedoch darauf hin, dass wohl die arbeitsgerichtliche Rechtsprechung im Bereich der Lohnfortzahlung, die zivilrechtliche Rechtsprechung im Bereich eines relevanten Mitverschuldens und die Verlautbarungen in der Presse über die Vorteile von Sicherheitsgurten zu einem Bewusstseinswandel beigetragen haben könnten.

Aufgrund der - in der Entscheidung vom 16.03.1982 bereits angedeuteten - Relevanz der Nutzung von Sicherheitsgurten lag im Jahr 2006 in einem fehlenden Angegurtetsein ein den inneren Zusammenhang ausschließendes vorwerfbares Verhalten, sofern hierfür weder dienstliche Gründe noch im Einzelfall zu beachtende besondere Umstände vorlagen und soweit dieses fehlende Angegurtetsein ursächlich für die Schädigung des Betroffenen war.

Dass die Benutzung von Sicherheitsgurten wesentlich zur Sicherheit im Verkehr beiträgt, ist wissenschaftlich bereits kurz nach Einführung der Angurtpflicht bestätigt worden (vgl. etwa Schriftenreihe Verkehrssicherheit 15: Der Sicherheitsgurt - Lebensretter Nr. 1, Unfallkassen und Berufsgenossenschaften, 2011). Aufgrund des Bewusstseins darüber sowie der in § 49 Abs. 1 Nr. 20a StVO zum 01.08.1994 (vgl. Siebte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, BGBl. I 1984, S. 889) eingeführten Ordnungswidrigkeit lag die Akzeptanz bei den Pkw-Nutzern im Jahr 2006 bei 97% (vgl. Schriftenreihe Verkehrssicherheit 15, a.a.O., S. 15). Ein Unterlassen des Angurtens war dementsprechend im Jahr 2006 nicht mehr ein noch vom Versorgungsschutz umfasstes Alltagsverhalten. Vielmehr verhielt sich bereits damals im Sinne der BSG-Rechtsprechung jemand, der sich nicht angurtet, in hohem Maße vernunftwidrig. Angesichts des in der Bevölkerung 30 Jahre nach Einführung der Pflicht in § 21a Abs. 1 StVO zwischenzeitlich verankerten Bewusstseins über die erheblichen Gefahren, denen ein nicht angegurteter Pkw-Insasse im Falle eines Unfalls begegnet, musste grundsätzlich jeder Erwachsene - unter Beachtung seiner persönlichen Fähigkeiten - höchstwahrscheinlich mit einer solchen Gefahr rechnen.

Ein Unterlassen des Anlegens des Sicherheitsgurtes beinhaltete daher im Jahr 2006 grundsätzlich eine bewusst grobe Fahrlässigkeit im oben genannten Sinn mit haftungsausschließender Wirkung. Dies gilt über die zivil- sowie arbeitsrechtliche Wertung hinaus für den Bereich der Soldatenversorgung insbesondere unter Einbeziehung der in § 17 Abs. 4 Satz 2 SG auferlegte Gesunderhaltungspflicht. Die Auffassung, dass das Unterlassen des Angurtens in der Regel auf eine fahrlässige Gedankenlosigkeit zurückzuführen sei (vgl. BayLSG, Urteil vom 05.05.1988, Az.: L 7 V 334/84 SVG, Breith. 1984, 947, 950), kann mit den bereits im Jahr 2006 in der Bevölkerung verankertem Bewusstsein über die Gefahren nicht mehr aufrecht erhalten werden. Vielmehr lässt ein Soldat, der besonderen soldatischen Verhaltenspflichten unterworfen ist, § 17 Abs. 4 Satz 2 SG, dann naheliegende Sicherheitsvorkehrungen außer acht. Wer sich in den Verkehr begibt, muss sich ferner bereits zu seinem eigenen Schutz vernünftig verhalten (hierzu auch BAG, Urteil vom 07.10.1981, Az.: 5 AZR 1113/79, juris). Auf den Aspekt der Sorgfaltspflicht sich selbst gegenüber kommt es versorgungsrechtlich gerade an. Die Annahme einer versorgungsrechtlich nur leicht fahrlässigen Unachtsamkeit ist damit nicht zu vereinbaren. Anhaltspunkte, die den Schuldvorwurf im Hinblick auf die Persönlichkeitsstruktur oder die Einsichtsfähigkeit des Klägers abmildern würden, sind vorliegend bei dem damals 31-jährigen Berufssoldaten nicht ersichtlich. Die Aussage des Zeugen D. in der mündlichen Verhandlung, wonach der Kläger sehr pflichtbewusst gewesen sei, und der Kläger ihn täglich daran erinnert habe, sich anzuschnallen, führt zu keiner anderen Einschätzung. Denn vor diesem Hintergrund ist umso unerklärlicher, wieso der Kläger im Moment des Zusammenstoßes nicht angegurtet war.

Das Unterlassen des Angurtens bewirkt einen haftungsausschließenden Umstand, sofern dies der Sphäre des Soldaten zuzurechnen ist. Dienstliche Gründe lagen ersichtlich ebenso wenig vor wie weitere besondere Umstände, daher ist vorliegend die private Sphäre des Klägers betroffen.

Das höchst vernunftwidrige Verhalten des Klägers war schließlich ursächlich für seine Schädigungen. Nur unter dieser weiteren Voraussetzung ist ein Versorgungsausschluss wertend gerechtfertigt. Da es vorliegend um die Feststellung eine haftungsausschließenden Grundes geht, muss dieser im Vollbeweis, d.h. mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit, nachgewiesen sein. Das DEKRA-Gutachten führt hierzu aus, es sei davon auszugehen, dass der Kläger mit dem Kopf gegen den durch den Aufprall geöffneten Handschuhkastenteil geprallt sei. Aufgrund der schrägen Krafteinleitungswirkung am Fahrzeug im Zuge des Hauptenergieaustausches werde eine ungesicherte Person auf dem Fahrerplatz in einer Bewegungsrichtung schräg nach vorne versetzt. Der entsprechende Kopfaufschlag im Bereich der rechten Armaturentafel lasse sich bei der vorliegenden Anstoßkonstellation vollständig damit vereinbaren, dass der Betroffene zum Unfallzeitpunkt nicht angeschnallt gewesen sei. Aufgrund dieser Ausführungen sowie der Einbeziehung der deutlich geringeren Verletzungen des Zeugen D. ist der Senat davon überzeugt, dass der Kläger mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit im Falle eines Unfalls in angegurtetem Zustand die konkreten im WDB vom 15.01.2008 genannten Gesundheitsschäden, die sämtlich im Bereich des Kopfes und der Halswirbelsäule vorliegen, nicht davongetragen hätte. Der Kläger hätte vermutlich ähnliche Verletzungen wie der Zeuge D. - welcher von dem Aufprall noch unmittelbarer betroffen war (vgl. dazu Schriftenreihe Verkehrssicherheit 15, aaO, S. 26, 28, 29) - davongetragen. Hierauf kommt es jedoch nicht an, sondern allein darauf, dass jedenfalls die konkreten Verletzungen nicht eingetreten wären. Aufgrund der Ausführungen im DEKRA-Gutachten, wonach es durch den Aufprall zu einer schrägen Krafteinleitungswirkung gekommen war, wäre der Kläger im angegurteten Zustand auch nicht seitlich aus dem Schultergurt gerutscht (hierzu etwa Walter, War der Sicherheitsgurt angelegt oder nicht?, VerkehrsRechtsReport (VRR) 2007, 99, 100). Andernfalls hätte der Gutachter nicht zu der Folgerung gelangen können, der Kläger sei nicht angegurtet gewesen. Neben diese Feststellung des Sachverständigen tritt auch die Aussage des Unfallzeugen K. Danach konnte der Beifahrer D. zunächst nicht aus dem Unfallauto gebracht werden, weil der Kläger über dessen Knie mit dem Kopf im Handschuhfach gelegen habe. Auch der Zeuge D. gab in der mündlichen Verhandlung an, der Oberkörper des Klägers habe auf seinen Beinen gelegen.

In Fortführung der Rechtsprechung des BSG aus dem Jahr 1982 (Urteil vom 16.03.1982, Az.: 9a/9 RV 40/81) bewirkt vorliegend daher bereits das fehlende Angegurtetsein einen Versorgungsausschluss. Dogmatisch ist dies allerdings mit der neueren Rechtsprechung des BSG aus dem Jahr 2004 (Urteil vom 16.12.2004, Az.: B 9 VS 1/04 R) wertend im Rahmen der Feststellung des inneren Zusammenhangs zu berücksichtigen, nicht im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität. Sofern das BSG in seiner Entscheidung aus dem Jahr 1982 (Urteil vom 16.03.1982, Az.: 9a/9 RV 40/81) zudem auf das "Rechtsinstitut" der "selbstgeschaffenen Gefahr" abstellt, dürfte diesem aufgrund des Maßstabes, den das BSG im Urteil vom 16.12.2004 abstellt, keine eigenständige Bedeutung mehr zukommen. Die hierzu relevanten Fragen sind im Rahmen der zu beachtenden "weiteren besonderen Umstände" zu klären (vgl. zur fehlenden Relevanz der selbstgeschaffenen Gefahr im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung auch BSG, Urteil vom 12.04.2005, Az.: B 2 U 11/04 R - BSGE 94, 262).

Sofern man dem nicht folgt, trat jedenfalls in Sachverhalten wie dem vorliegenden die Lösung vom Versorgungsschutz zumindest durch das Zusammentreffen mit der dem Kläger vorwerfbaren Gefährdung des Straßenverkehrs ein, wobei es nicht entscheidungserheblich ist, ob diese vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde. So kann es im Ergebnis auch dahinstehen, ob nicht auch bereits diese Gefährdung des Straßenverkehrs vorliegend zu einem Ausschluss des inneren Zusammenhangs führt. Eine strafrechtliche Verurteilung erfolgte aufgrund der Einstellung des Verfahrens wegen dauerhafter Verhandlungsunfähigkeit des Klägers nicht. Jedenfalls in einem solchen Fall ist das Verhalten des Klägers einer eigenen Bewertung durch die Sozialgerichte zu unterziehen (zur inhaltlichen Nachvollziehung bzw. der Frage einer Bindungswirkung an die strafgerichtliche Verurteilung BSG, Urteil vom 16.12.2004, Az. B 9 VS 1/04 R, juris Rn. 25). Zwar hat sich der Kläger nach Auffassung der Staatsanwaltschaft (nur) der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2a, Abs. 3 Nr. 2 StGB strafbar gemacht. Jedoch ist eine abschließende Entscheidung hierüber nicht ergangen. An dieser Einschätzung kommen angesichts der Tatsache, dass der vorfahrtsberechtigte Mercedes im Moment des Überquerens der Stopplinie vom Fahrzeug des Klägers maximal 20 Meter entfernt war, Zweifel auf. Diese Tatsache stellt das DEKRA-Gutachten in nicht anzuzweifelnder Genauigkeit fest. Ebenso spiegeln die vorgesehen Strafen (65 Tagessätze und Entzug der Fahrerlaubnis für eine Dauer von neun Monaten) auf den ersten Eindruck nicht den immerhin mildesten Strafvorwurf des § 315c Abs. 1, 3 StGB sowie der Nebenstrafe nach §§ 69, 69a StGB wider. Es wäre daher grundsätzlich auch eine vorsätzliche Begehungsweise des Klägers keinesfalls ausgeschlossen, welche für sich betrachtet bereits den Ausschluss des versorgungsrechtlichen Schutzes begründen würde.

Der Senat ist davon überzeugt, dass der Kläger sich einer Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c StGB schuldig gemacht hat. Wer im Straßenverkehr grob verkehrswidrig und rücksichtslos die Vorfahrt nicht beachtet und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, § 315c Abs. 1 Nr. 2a StGB. Wer in diesen Fällen die Gefahr fahrlässig verursacht (Abs. 3 Nr. 1) oder fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht (Abs. 3 Nr. 2) wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. Der Kläger hat die Vorfahrtsregelung an der H. Kreuzung zur Überzeugung des Senats nicht beachtet. Die Kreuzung war mit einem STOP-Schild als Vorschriftzeichen Nr. 206 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO einschließlich einer Blinklichtanlage als Verkehrseinrichtung gemäß § 43 StVO ausgestattet. Der Kläger war daher verpflichtet, an der Haltelinie anzuhalten und Vorfahrt zu gewähren. Dies hat er nicht getan. Hierfür stützt sich der Senat auf die Aussagen des Herrn K. und die Feststellungen im DEKRA-Gutachten. Herr K. gab bei seiner Vernehmung am Unfalltag an, dass er gesehen habe, wie der Pkw des Klägers auf die Kreuzung zugefahren sei. Weil dieser hätte anhalten müssen, habe er nicht weiter auf ihn geachtet, bis er plötzlich vor ihm gewesen sei. Im DEKRA-Gutachten kommt der bestellte Sachverständige in detaillierter und ausführlicher Darlegung der vorgenommenen Untersuchungsschritte und unter Einschluss von Alternativberechnungen in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, dass der Kläger das STOP-Schild auf jeden Fall ohne anzuhalten überfahren hat. Denn die Kollisionsgeschwindigkeit des klägerischen Pkw betrug mindestens 45 km/h, eine Geschwindigkeit, die im Fall eines Anhaltens an der Haltelinie auf der maßgeblichen Strecke bis zum Kollisionsort von 12m nicht zu erreichen gewesen wäre. Bei einem flotten Anfahrvorgang aus dem Stand hätte mit maximaler Beschleunigung eine Geschwindigkeit von maximal 30 km/h erreicht werden können. Wenn der Bevollmächtigte zur Berufungsbegründung anführt, dass das Überfahren des STOP-Schildes nicht hinreichend belegt sei, handelt es sich dabei um eine reine Behauptung, die für sich keine Zweifel an der Feststellung im DEKRA-Gutachten begründen kann. Der Unfallzeuge K. hat insgesamt angegeben, nicht gesehen zu haben, wie der Pkw des Klägers die Kreuzung überfahren habe, daher trägt seine Aussage zu der vorliegenden Feststellung nichts bei, auf sie kommt es angesichts des DEKRA-Gutachtens aber auch nicht an. Der Zeuge D. schildert ein dem entgegengesetztes Bild, das für den Senat nicht überzeugend ist. So gab er bereits bei der polizeilichen Vernehmung am 26.05.2006 an, dass der Kläger am STOP-Schild angehalten habe. Er habe dies trotz geschlossener bzw. nicht vollständig geöffneter Augen bemerkt und der Kläger habe, während sie dort gestanden seien, ein größeres Fahrzeug durchfahren lassen. Der Kläger sei ganz normal losgefahren, um die Kreuzung zu überqueren. Auch bei seiner dienstlichen Vernehmung gab der Zeuge D. an, dass der Kläger am STOP-Schild angehalten, aber das von rechts kommende Fahrzeug übersehen habe. In der mündlichen Verhandlung hat der Zeuge erneut angegeben, das Abbremsen bemerkt zu haben. Er habe sich noch gedacht, dass sie jetzt an der H. Kreuzung sein müssten. Ob das Fahrzeug vollständig zum Stehen gekommen sei, konnte der Zeuge dagegen nicht mehr sagen. Es habe normal beschleunigt, es habe sich um ein Anfahren im ersten Gang gehandelt und dann sei schon der Zusammenstoß erfolgt. Diese Wahrnehmungen des Zeugen, der im Moment des Anhaltens die Augen nach seinen Angaben zumindest nicht vollständig geöffnet hatte, stehen im eindeutigen Widerspruch zu den Feststellungen des DEKRA-Gutachtens. Letzteren folgt der Senat, weil diese mittels technischer Untersuchungen und Berechnungen nachvollziehbar und widerspruchsfrei getroffenen wurden. Zuletzt hat aber auch der Zeuge nicht eindeutig angeben können, ob es zu einem vollständigen Anhalten an der Haltelinie kam. Auf seine weitere Aussage, der Kläger sei im ersten Gang normal angefahren, kommt es angesichts dessen nicht an, so dass es keiner näheren Erörterung bedarf, was unter einem "normalen Anfahren" zu verstehen ist. Ebenso bedarf es keiner näheren Betrachtung der möglichen Umstände, wieso der Zeuge die Augen, wie er bei seiner Vernehmung am 26.05.2006 angab, gerade mitten auf der Kreuzung öffnete, obwohl der Kläger "normal" im ersten Gang angefahren sein soll. Aufgrund der weiteren Umstände gelangt der Senat auch zu dem Schluss, dass die Nichtbeachtung der Vorfahrt an der Kreuzung grob verkehrswidrig und rücksichtslos erfolgte. Grob verkehrswidrig ist ein besonders schwerer Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift (Fischer, StGB, 64. Aufl. 2017, § 315 Rn. 13). Dieser ist vorliegend in dem Überfahren des STOP-Schildes trotz Hinweises durch die zusätzliche Lichtblinkanlage zu sehen. Rücksichtslos handelt ein Verkehrsteilnehmer, wenn er sich aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetzt oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt. Bei bewusster grober Verkehrswidrigkeit ist Rücksichtslosigkeit in der Regel gegeben (Fischer, StGB, 64. Aufl. 2017, § 315 Rn. 14 m.w.N.). Von einer Rücksichtslosigkeit des Klägers ist der Senat vorliegend überzeugt, denn diesem waren die Straßenregelungen an der Kreuzung, die er mindestens seit über einem Jahr täglich mit dem Zeugen D. befuhr, vertraut. Es sind keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich, aus denen sich eine unbewusste Nichtbeachtung der Stop-Anlage ergeben könnte. Auch der Zeuge D. gab an, es sei an diesem Tag alles normal gewesen. Für den Senat ist vorstellbar, dass der Kläger und Herr D. an diesem Tag unter Zeitdruck standen, weil sich der Unfall nach den überwiegenden Angaben gegen 06:25 Uhr ereignete, das Erscheinen in der Kaserne aber bereits um 06:50 Uhr erforderlich war. Mangels weiterer Anhaltspunkte für eine besondere Eile geht der Senat hierauf jedoch nicht weiter ein, weil es hierauf nicht entscheidungserheblich ankommt. Durch den Verkehrsverstoß des Klägers hat er nicht nur Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, sondern diese wurden auch geschädigt. Der Grundtatbestand von § 315c Abs. 1 Nr. 2a StGB wurde daher verwirklicht. Die Staatsanwaltschaft beantragte den Strafbefehl auf Grundlage von § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB, auch der Klägerbevollmächtigte geht von einer fahrlässigen Begehungsweise mit fahrlässiger Gefahrverursachung aus. Der Senat hat angesichts der gesamten Umstände Zweifel an dieser Einschätzung, die zum mildesten Strafvorwurf im Rahmen von § 315 c StGB führt. Zum einen sprechen die Höhe der vorgesehen Tages-sätze mit 65 sowie die Dauer der Sperre für die Neuerteilung des Führerscheins von neun Monate gegen den dem § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB zugrunde liegenden milderen Schuldvorwurf. Zum anderen war der Pkw des Herrn K. im Moment des Überfahrens der Haltelinie nach den nicht zu beanstandenden Feststellungen des DEKRA-Gutachtens maximal 20m vom Kollisionsort entfernt. Der im Entwurf des Strafbefehls

getroffenen Bewertung einer rein fahrlässigen Begehungsweise vermag sich der Senat angesichts dieses Umstandes nicht mit der vollen Überzeugung anzuschließen. Nach der Feststellung im DEKRA-Gutachten wurde der Pkw des Klägers auf Höhe der rechten Längsseite im vorderen Bereich getroffen, ferner waren die ersten Berührspuren bereits im rechten Bereich des vorderen Stoßfängers vorhanden. Aufgrund dieser frühen Berührung des Pkw des Klägers hätte dieser nicht darauf vertrauen dürfen, die Kreuzung ohne Kollision zu überqueren. Wenn der Zeuge D. angibt, der Kläger habe den Pkw von Herrn K. nicht wahrgenommen, ist für den Senat nicht nachvollziehbar, woraus der Zeuge diese Kenntnis ableitet. Anhaltspunkte für ein Augenblicksversagen, das den Kläger entlasten könnte, sind nicht ersichtlich. Auch der Zeuge D. gibt an, dass der Kläger ganz normal im ersten Gang losgefahren sei.

Insgesamt geht der Senat jedoch zugunsten des Klägers davon aus, dass er fahrlässig gehandelt hat und sich (nur) nach § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB strafbar gemacht hat. Nicht entscheidungserheblich ist dafür, mit welcher Geschwindigkeit der Kläger die Haltelinie überfahren hat. Das DEKRA-Gutachten gelangt zu dem Ergebnis, er habe es mindestens mit 35 km/h überfahren, der Klägerbevollmächtigte stellt sich gegen dieses Ergebnis. Aber unabhängig davon, wie hoch die Geschwindigkeit in diesem Moment tatsächlich war, bleibt festzuhalten, dass der Kläger die Haltelinie überfahren hat und der Unfall daher insgesamt auf ihn zurückgeht. Von einer nur unbeachtlichen Geschwindigkeit kann insgesamt nicht ausgegangen werden, weil nach dem DEKRA-Gutachten im Falle eines Anhaltens auch bei maximaler Beschleunigung nur eine Geschwindigkeit von 30 km/h erreicht worden wäre. Der Unfall war ferner für Herrn K. unvermeidbar und der Pkw des Klägers wies keine technischen Mängel auf. Eine abschließende Beurteilung im Hinblick auf den Grad des Schuldvorwurfes nach § 315c StGB bedarf es vorliegend jedoch nicht, eine solche wäre nicht entscheidungserheblich. Im Falle einer vorsätzlich begangenen Gefährdung des Straßenverkehrs ist der versorgungsrechtliche Schutz bereits auf Grundlage der Rechtsprechung des BSG (Urteil vom 16.12.2004, Az.: B 9 VS 1/04 R, juris) abzulehnen. Im Falle einer fahrlässigen Begehung und fahrlässigen Gefährdung im Sinne von § 315c Abs. 3 Nr. 2 StGB folgt der Ausschluss für den vorliegenden Fall zumindest aus dem Zusammentreffen mit dem vorwerfbaren fehlenden Angegurtetseins des Klägers. Mangels Entscheidungserheblichkeit bedarf es daher auch keines weiteren Eingehens auf die zur Straßenverkehrsgefährdung nach § 315c StGB angeführte Rechtsprechung (LSG Baden-Württemberg, Urteil vom 16.03.2006, Az.: L 6 VS 880/05, juris).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG und berücksichtigt, dass der Kläger auch im Berufungsverfahren unterlegen ist.

Der Senat hat die Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen, § 160 Abs. 2 Nr. 1 SGG.
Rechtskraft
Aus
Login
FSB
Saved
2018-02-14