Oberlandesgericht Hamm, 7 U 39/17

Datum:	21.12.2017
Gericht:	Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper:	7. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	7 U 39/17
ECLI:	ECLI:DE:OLGHAM:2017:1221.7U39.17.00

Vorinstanz:	Landgericht Essen, 19 O 252/15
Schlagworte:	Autobahn, Richtgeschwindigkeit, Fahrstreifenwechsel
Normen:	§§ 7, 17, 18 StVG; §§ 1, 3, 4 StVO

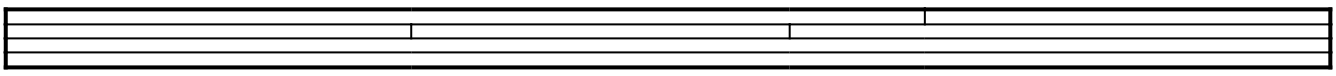
Leitsätze:

Auch wenn der Auffahrende maßvoll die empfohlene Richtgeschwindigkeit überschreitet, verwirklicht sich die mit der Überschreitung der Richtgeschwindigkeit verbundene Gefahr des Ver- und Unterschätzens der Annäherungsgeschwindigkeit des rückwärtigen Verkehrs nicht, wenn der die Fahrstreifen Wechselnde den rückwärtigen Verkehr gar nicht beachtet.

Tenor:

beabsichtigt der Senat, die Berufung der Beklagten gem. § 522 Abs. 2 ZPO durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen, da sie keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, eine Entscheidung des Berufungsgerichts auch nicht der Fortbildung des Rechts oder der Einheitlichkeit der Rechtsprechung dient und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht geboten erscheint.

Den Beklagten wird Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen gegeben.



1

2

Gründe:

I. 3

Die Parteien streiten wechselseitig um Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall, der sich am 14.05.2015 gegen 16:32 Uhr auf der Bundesautobahn ## in Fahrtrichtung C in Höhe des Fahrkilometers 24,580 ereignete. Der Drittwiderbeklagte zu 2. fuhr den linken Fahrstreifen mit dem klägerischen PKW nutzend auf den PKW des Beklagten zu 1. auf, als dieser ohne verkehrsbedingten Anlass mit seinem PKW teilweise in den linken Fahrstreifen geriet. 4

Mit angefochtenem Urteil, auf dessen Tatbestand wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes bis zum Abschluss der ersten Instanz gem. § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen wird, hat das Landgericht der Klage vollumfänglich stattgegeben und die (Dritt-)Widerklage des Beklagten zu 1) abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dem Kläger stehe der geltend gemachte Schadensersatzanspruch gegen die Beklagten zu, da nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme der Beklagte zu 1) plötzlich und ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung einen Fahrstreifenwechsel durchgeführt und damit schuldhaft gegen § 7 Abs. 5 S. 1, 2 StVO verstoßen habe. 5

Hinter diesen groben Verstoß trete nicht nur die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs, sondern auch eine etwaige unfallkausale Überschreitung der Richtgeschwindigkeit durch den Drittwiderbeklagten zu 2) zurück. Aus demselben Grund sei die (Dritt-)Widerklage des Beklagten zu 1) unbegründet. 6

Hiergegen richtet sich die Berufung der Beklagten, mit der sie die Berücksichtigung einer Mitverursachungsquote von 25% zu Lasten des Klägers und der Drittwiderbeklagten erreichen wollen. Sie begehren also die teilweise Abweisung der Klage, soweit sie zur Zahlung von mehr als 5.729,41 EUR nebst Zinsen sowie anteiliger vorgerichtlicher Anwaltskosten verurteilt worden sind. Der Beklagte zu 1) verfolgt dementsprechend seine (Dritt-)Widerklage auf Verurteilung des Klägers und der Drittwiderbeklagten zur Zahlung eines angemessenen Schmerzensgeldes (nicht unter 1.000 €) sowie auf Vorbehaltloserklärung der an ihn durch die Drittwiderbeklagte zu 3) erfolgten Zahlung in Höhe von 628,01 EUR weiter. 7

Die Beklagten sind der Ansicht, eine Mithaftung des Klägers in Höhe von 25 % ergebe sich aufgrund der erheblichen Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit um 31 – 51 km/h durch den Drittwiderbeklagten zu 2.. Letzteres habe die Betriebsgefahr des klägerischen Kraftfahrzeugs so erhöht, dass ein Zurücktreten derselben hinter den Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1. nicht in Betracht komme, da der Nachweis, dass es auch bei Einhaltung der Autobahnrichtgeschwindigkeit zu dem Unfallgeschehen mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre, nicht geführt sei und auch nicht geführt werden könne. 8

Der Kläger und die Drittwiderbeklagten verteidigen das erstinstanzliche Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vortrags. 9

II. 10

Nach § 513 ZPO kann die Berufung nur darauf gestützt werden, dass die Entscheidung auf einer Rechtsverletzung beruht oder die nach § 529 ZPO zugrundezulegenden Tatsachen eine andere – den Beklagten günstigere – Entscheidung rechtfertigen. 11

Solches zeigt die Berufungsbegründung nicht auf. Die Feststellungen und Ausführungen im erstinstanzlichen Urteil sind vielmehr in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht im Ergebnis 12

richtig.

Im Einzelnen: 13

1. 14

Dem Kläger steht der erstinstanzlich ausgeurteilte Schadensersatzanspruch aus dem Verkehrsunfall vom 14.05.2015 gem. §§ 7, 17, 18 StVG, bezüglich der Beklagten zu 2. i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG in voller Höhe zu. 15

a. 16

Das Landgericht hat im Ergebnis zu Recht angenommen, dass die Beklagten für die aus dem Unfallereignis resultierenden klägerischen Schäden nach einer Haftungsquote von 100 % alleine haften. 17

aa. 18

Die Haftung des Klägers ist zwar nicht nach § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen, weil sich das Unfallereignis für den Kläger nicht als ein Ereignis höherer Gewalt dargestellt hat. 19

bb. 20

Ob – wie die Beklagten meinen - wegen der von dem Drittwiderbeklagten zu 2. selbst eingeräumten Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit gestützt auf die Rechtsprechung des BGH (vgl. BGH, Urteil vom 17.03.1992, Az. VI ZR 62/91, MDR 1992, 647) die Annahme einer Unabwendbarkeit gemäß § 17 Abs. 3 StVG ausscheidet, da nicht feststeht, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre, erscheint bereits fraglich; denn der BGH hat seine Ansicht, wonach nur derjenige, der die Richtgeschwindigkeit einhält, “Idealfahrer” ist, damit begründet, dass die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit erfahrungsgemäß und damit in haftungsrelevanter Weise die Gefahr erhöhe, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer auf diese Fahrweise nicht einstellt, insbesondere die Geschwindigkeit unterschätzt. Eben dieser Gefahr trage der Idealfahrer durch Einhaltung der Richtgeschwindigkeit Rechnung. Da sich in aller Regel bei Überschreitung der Richtgeschwindigkeit die Gefahr des Unterschätzens der Geschwindigkeit durch den Spurwechsler realisiere, obliege es dem Auffahrenden nachzuweisen, dass es auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre. 21

Eine solche vorbeschriebene Regelmäßigkeit lässt sich im Streitfall nicht feststellen: 22

Nach dem übereinstimmenden Parteivortrag, der auch durch die Zeugin O bestätigt wurde, war die Autobahn bis auf die beiden unfallbeteiligten PKW völlig frei. Folglich bestand für den Beklagten zu 1. weder objektiv noch aus Sicht des Drittwiderbeklagten zu 2. Veranlassung für einen plötzlichen Spurwechsel von rechts nach links. Zu der Kollision ist es – wie die Beklagten zu Recht in der Berufungsinstanz nicht mehr in Abrede stellen – nach den überzeugenden Feststellungen erster Instanz allein deshalb gekommen, weil der Beklagte zu 1. aus Unaufmerksamkeit mit seinem PKW unvermittelt teilweise auf den linken Fahrstreifen geraten ist. Er hat also gerade keinen gewollten Spurwechsel vollzogen und insbesondere nicht nach Beobachtung des nachfolgenden Verkehrs. Vielmehr wurde der Beklagte zu 1. von der Kollision völlig überrascht. Er hat sich also nicht im Hinblick auf die Geschwindigkeit des klägerischen PKW verschätzt, sondern vielmehr dessen Annäherung gar nicht bemerkt. 23

Damit hat sich die vom BGH ins Feld geführte Gefahr im Streitfall gerade nicht realisiert. Dem Umstand, dass ein vorausfahrender Verkehrsteilnehmer den rückwärtigen Verkehr gar nicht beobachtet, sich auf diesen infolgedessen bei seiner Fahrweise gar nicht einstellt, kann idealerweise auch nicht durch Einhaltung der Richtgeschwindigkeit Rechnung getragen werden.

b. 24

Die Frage einer Unabwendbarkeit kann jedoch vorliegend unbeantwortet bleiben, da im Rahmen des Abwägungsverhältnisses gem. § 17 Abs. 1, 2 StVG die bloße Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs hinter dem erheblichen Verkehrsverstoß des Beklagten zu 1. vollständig zurücktritt. 25

Gemäß § 17 Abs. 1 und 2 StVG hängt der Umfang der Haftung von den Umständen des Einzelfalls ab, insbesondere davon, inwieweit der Unfall vorwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Die Abwägung ist dabei aufgrund aller festgestellten – d.h. unstreitigen, zugestandenen oder gemäß § 286 ZPO bewiesenen – Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, soweit diese sich nachweislich auf den Unfall ausgewirkt haben, wobei in erster Linie das Maß der Verursachung von Belang ist, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben, das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (vgl. BGH, NJW 2017, 1177 unter RN 8 mwN). 26

Auch wenn man davon ausgeht, dass der Unabwendbarkeitsnachweis nur geführt ist, wenn feststeht, dass es auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre, führt – entgegen der Ansicht der Beklagten - die unstreitige Überschreitung der Autobahnrichtgeschwindigkeit nicht automatisch zu einer Mithaftung, entscheidend sind vielmehr im Rahmen der Haftungsabwägung die Umstände des Einzelfalles (vgl. OLG Hamm, NZV 2002, 373 sowie Hinweisbeschluss vom 30.09.2014 - 9 U 31/14 (n.v.); OLG München, BeckRS 2007, 13300). 27

Diese stellen sich hier wie folgt dar: 28

aa. 29

Der Beklagte zu 1. hat nach den erstinstanzlich getroffenen Feststellungen, an die der Senat gebunden ist, da keine konkreten Anhaltspunkte Zweifel an ihrer Vollständigkeit und Richtigkeit begründen (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO), ohne jegliche Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs sein Fahrzeug aus purer Unaufmerksamkeit 0,8 m auf die linke Fahrspur herübergezogen. Ein Spurwechsel, der zudem gemäß § 7 Abs. 5 S. 2 StVO rechtzeitig vorher von ihm anzukündigen gewesen wäre, war von ihm nicht beabsichtigt. Der Beklagte zu 1. hat damit – neben § 1 Abs. 2 StVO - gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO verstoßen, das auch dem Schutz des Überholers dient (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVO RN 33 f. mwN). 30

bb. 31

Demgegenüber steht ein schuldhafter Verkehrsverstoß des Drittwiderbeklagten zu 2., für den die Beklagten beweispflichtig sind, nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme nicht fest. 32

(1) 33

34

Zu Lasten des auffahrenden Drittwiderbeklagten zu 2. greift zunächst nicht der Beweis des ersten Anscheins aus dem Kerngeschehen „Auffahrunfall“; denn nach dem überzeugenden Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme, das die Beklagten in der Berufungsinstanz auch nicht in Frage stellen, handelt es sich bei dem streitgegenständlichen Unfallgeschehen gerade nicht um die für die Annahme eines Anscheinsbeweises unabdingbare Situation des typischen Auffahrunfalls bedingt durch die Nichteinhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes (§ 4 Abs. 1 S. 1 StVO) oder durch Unaufmerksamkeit (§ 1 Abs. 2 StVO). Der Drittwiderbeklagte zu 2. musste auf vor ihm freier Autobahn nicht mit einem ohne verkehrsbedingten Anlass plötzlich eingeleiteten „Spurwechsel“ des Beklagten zu 1. rechnen und seine Geschwindigkeit nicht deshalb vorsorglich reduzieren. Vielmehr durfte er darauf vertrauen, dass der Beklagte zu 1. den rückwärtigen Verkehr beobachtete und vor allem – wie es § 2 Abs. 2 StVO gebietet – weiterhin rechts fuhr.

(2) 35

Ein Geschwindigkeitsverstoß entgegen § 3 StVO fällt dem Drittwiderbeklagten zu 2. ebenfalls nicht zur Last. Auf dem Streckenabschnitt der BAB 31, auf dem sich der Unfall ereignet hat, galt keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung. 36

Die von dem Drittwiderbeklagten zu 2. eingeräumte Geschwindigkeit von 150 km/h, die in dem erstinstanzlich eingeholten unfallanalytischen Gutachten als plausibel und nachvollziehbar bestätigt worden ist, überschreitet zwar die empfohlene Richtgeschwindigkeit. Dies begründet aber per se keinen Verstoß gegen § 3 StVO (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15.03.2002, Az. 9 U 188/01, NZV 2002, 373, 374; OLG Jena, Beschluss vom 17.06.2009, Az. 5 U 797/08, NZV 2010, 29, 30). Vielmehr war die gefahrene Geschwindigkeit durch § 3 StVO gedeckt, da weder die Straßen- noch die Sichtverhältnisse oder die persönlichen Fähigkeiten des Drittwiderbeklagten zu 2. die Einhaltung der Richt- oder einer noch geringeren Geschwindigkeit erforderten. Die Sicht nach vorne war bei Tageslicht nicht eingeschränkt. Verkehr war bis auf die beiden unfallbeteiligten Fahrzeuge nicht vorhanden. 37

(3) 38

Ebensowenig ist ein Verstoß des Drittwiderbeklagten zu 2. gegen § 1 Abs. 2 StVO in Form eines Reaktions- oder Aufmerksamkeitsverschuldens bewiesen. 39

cc. 40

Im Rahmen der nach § 17 Abs. 1, 2 StVG vorzunehmenden Haftungsabwägung ist daher dem durchaus groben Verkehrsverstoß des Beklagten zu 1. lediglich die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeuges gegenüberzustellen. Diese tritt auch nach Auffassung des Senats im Abwägungsverhältnis zurück, zumal nicht bewiesen ist, dass sich die maßvolle Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf das konkrete Unfallgeschehen ausgewirkt hat. 41

(1) 42

Unter Zugrundelegung der auf den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen beruhenden landgerichtlichen Feststellungen kann zunächst eine über 150 km/h liegende Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeuges nicht festgestellt werden. 43

Dass der Drittwiderbeklagte zu 2. die Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h um ca. 20 km/h überschritten hat, ist von ihm selbst eingeräumt und durch das Gutachten des 44

Sachverständigen T bestätigt worden.

Entgegen den Ausführungen in der Berufungsbegründung hat der gerichtlich bestellte Sachverständige keine Überschreitung der Richtgeschwindigkeit durch den Drittwiderbeklagten zu 2. um 31 – 51 km/h festgestellt: 45

Der Sachverständige hat zu den Geschwindigkeiten der Unfallfahrzeuge ausgeführt, dass sich die von der Klägerseite angegebene Geschwindigkeit des Seat von 150 km/h und die von dem Beklagten zu 1) angegebene Geschwindigkeit des Dacias von 100 bis 110 km/h in ihrer Gesamtheit plausibel und widerspruchsfrei mit den Unfallspuren in Einklang bringen lassen. 46

Dies hat der Sachverständige zum einen damit erklärt, dass sich aus den Fahrzeugdeformationen eine Kollisionsdifferenzgeschwindigkeit der beiden Fahrzeuge von etwa 40 km/h ergebe. 47

Zum anderen hat der Sachverständige die Stoßausgangsgeschwindigkeit des Dacias am Beginn der ersten Reifenspur mit 121 bis 141 km/h ermittelt. Dass diese anhand der Reifenspur festgestellte Geschwindigkeit des Dacias die von dem Beklagten zu 1. mit 100 bis 110 km/h angegebene Geschwindigkeit übersteigt, erschließt sich anhand des Gutachtens daraus, dass der Dacia durch die Kollision mit dem 40 km/h schneller fahrenden Seat entsprechend beschleunigt worden ist. 48

Entgegen den Ausführungen in der Berufungsbegründung ermittelt sich die Fahrgeschwindigkeit des Seat demnach nicht aus der Addition der Kollisionsdifferenzgeschwindigkeit mit der Stoßausgangsgeschwindigkeit des Dacias. Vielmehr errechnet sich die Fahrgeschwindigkeit des Seat aus der Addition der Ausgangsgeschwindigkeit des Dacia von 100 bis 110 km/h mit der Kollisionsdifferenzgeschwindigkeit. 49

(2) 50

Aus der maßvollen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 20 km/h als solcher resultierte keine Gefahrensituation für den einzig im Unfallzeitpunkt auf der BAB vor dem klägerischen Seat fahrenden Beklagten zu 1.. 51

Insbesondere hat sich nicht die Gefahr des Ver- oder Unterschätzens der Annäherungsgeschwindigkeit des rückwärtigen Verkehrs verwirklicht, die nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 17.03.1992, Az. VI ZR 62/91, MDR 1992, 647) erfahrungsgemäß mit der Überschreitung einhergeht und damit in haftungsrelevanter Weise die Betriebsgefahr des „schnellen“ KFZ erhöht. Unfallursächlich war schlicht eine Unaufmerksamkeit des Beklagten zu 1., das ungewollte Abkommen seines PKW um 0,80 m von der rechten auf die linke Fahrspur; er hat den rückwärtigen Verkehr gar nicht beobachtet und sich folglich bzgl. der Geschwindigkeit des sich von hinten nähernden klägerischen Fahrzeugs nicht verschätzt – er hat das klägerische Fahrzeug vielmehr vor der Kollision gar nicht hinter sich wahrgenommen und wollte auch nicht bewusst vor ihm die Spur wechseln. Vor diesem Hintergrund ist weder von den Beklagten dargetan noch sonst ersichtlich, dass bzw. inwiefern im vorliegenden Einzelfall die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit gefahrerhöhend gewirkt haben könnte, weil sie dem Beklagten zu 1. ein Einstellen auf dieselbe erschwert hätte. Die bloße Überschreitung der Richtgeschwindigkeit, die nicht gegen Vorschriften der StVO verstößt, also zulässig ist, reicht als solche allein nicht. Es bedarf vielmehr einer daraus resultierenden Gefahrerhöhung für das Verhalten des anderen 52

Verkehrsteilnehmers, also des Hinzutretens eines besonderen unfallursächlichen Umstandes. Nur dann ist die Betriebsgefahr, die regelmäßig und notwendigerweise mit dem KFZ-Betrieb verbunden ist, erhöht. 53

Daran fehlt es vorliegend: Der Drittwiderbeklagte zu 2. hatte in der konkreten Situation weder objektiv noch subjektiv einen Anhaltspunkt dafür, dass sich die von ihm auf freier Bahn gefahrene Geschwindigkeit von 150 km/h gefahrerhöhend in Bezug auf das Fahrverhalten des einzigen weiteren Verkehrsteilnehmers hätte auswirken können; denn er durfte aufgrund des im Übrigen nicht vorhandenen Verkehrsaufkommens darauf vertrauen, dass der Beklagte zu 1. nicht grundlos seinen Fahrstreifen verließ. 54

(3) 55

Ob eine aufgrund der Verkehrssituation unter Gefährdungsaspekten nicht gebotene um 20 km/h geringere Geschwindigkeit allein aufgrund eines geringeren Bremswegs zur Kollisionsvermeidung und daher die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit zur Erhöhung der Betriebsgefahr geführt hätte, bedarf keiner Entscheidung, da die Kollisionsvermeidbarkeit bei 130 km/h schon nicht feststeht. 56

Entgegen der Ansicht der Beklagten wirkt sich dies nicht zu Lasten des Klägers aus, da eben – anders als in dem vom BGH (aaO) entschiedenen Fall – die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit als solche im vorliegenden Einzelfall zu keiner Gefahrensituation geführt hat. 57

Wenn aber die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit als solche nicht bereits gefahrerhöhend wirkt, bedarf es auch keiner Entlastung des Klägers dahingehend, dass der Unfall auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit unvermeidbar war; vielmehr verbleibt es bei dem allgemeinen Grundsatz, dass die Abwägung (nur) aufgrund aller festgestellten – d.h. unstreitigen, zugestandenen oder gemäß § 286 ZPO bewiesenen – Umstände des Einzelfalls vorzunehmen ist, soweit diese sich nachweislich auf den Unfall ausgewirkt haben (BGH, NJW 2017, 1177 mwN). Da Letzteres in Bezug auf die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht feststeht, ist die Betriebsgefahr des klägerischen PKW somit nicht erhöht und tritt im Abwägungsverhältnis hinter dem durchaus groben Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1. zurück. 58

c. 59

Die von dem Kläger mit 7.639,21 EUR bezifferte Schadenshöhe ist zwischen den Parteien unstreitig. 60

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB, da die Beklagten mit anwaltlichem Schreiben der Klägerseite vom 24.08.2015 unter Fristsetzung bis zum 03.09.2015 zum Schadensausgleich aufgefordert worden sind. 61

Die in ihrer Höhe nicht zu beanstandenden vorgerichtlichen Anwaltskosten sind im Rahmen des Schadensersatzanspruchs als notwendige Kosten der Rechtsverfolgung erstattungsfähig (vgl. Grüneberg in Palandt, BGB, 76. Auflage, § 249, Rn. 57). 62

2. 63

Dem Beklagten zu 1. steht der mit der Widerklage verfolgte Schadensersatz- und Schmerzensgeldanspruch nicht zu, da eine Mithaftung des Klägers und der Drittwiderbeklagten für das Unfallgeschehen, wie zuvor dargelegt, nicht gegeben ist, sondern 64

den Beklagten zu 1. die alleinige Haftung trifft.

III. 65

Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung verspricht sich der Senat angesichts dessen, dass die Beweismittel erschöpft sind, keine neuen Erkenntnisse, so dass eine mündliche Verhandlung nach einstimmigem Votum nicht geboten ist. 66

Die Berufung wurde durch Beschluss vom 06.02.2018 zurückgewiesen.

67

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE