

Zum Haftungsausschluss des Frachtführers nach Art 17 Abs. 2 CMR bei Raub

Zugleich Anmerkung zu LG Karlsruhe vom 24.03.2006 (15 O 196/04 KfH IV)

VersR 2006, 1618-1621

I. Die Haftung des internationalen Strassenfrachtführers

1. Beschränkte Haftung nach Art. 17, 23 CMR und unbeschränkte Haftung nach Art. 29 CMR

Die Haftung des Frachtführers im grenzüberschreitenden Straßenverkehr richtet sich nach Art 17 I CMR. Der Frachtführer haftet für Beschädigungen und Verlust des Gutes nach Art 17 I CMR während des Obhutzeitraumes. Auf ein Verschulden des Frachtführers oder der von ihm eingesetzten Unterfrachtführer, für die er nach Art 3 CMR einzustehen hat, kommt es nicht an. Grundsätzlich ist die Höhe der zu leistenden Entschädigung nach Art 23 CMR beschränkt. Pro angefangenes Kilogramm Sendungsgewicht brutto schuldet der Frachtführer eine Entschädigung von 8,33 Sonderziehungsrechten. Ein Haftungsdurchgriff, d.h. der Wegfall der die Haftung beschränkenden Vorschriften der CMR, kommt in Betracht, wenn der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder, da in Art 29 CMR auf das nationale Recht verwiesen wird, im Sinne des § 435 HGB leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht.

Die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR ist – zumindest in Deutschland – aufgrund der uneingeschränkten Haftung des Frachtführers im Falle des groben Organisationsverschuldens und der sekundären Darlegungslast der schadenstiftenden Umstände ausufernd und unübersichtlich¹. Da zunehmend auch auf der Strasse Güter transportiert werden, deren Wert die in der CMR vorgesehenen Entschädigungssummen übersteigt, wird nahezu regelmäßig in Rechtsstreitigkeiten zielgerichtet ein qualifiziertes Verschulden geltend gemacht, zumal die Anforderungen an einen schlüssigen

¹ Vergleiche die Zusammenstellungen beispielsweise bei: Koller, Transportrecht, 5. Auflage, Rn. 4 ff. zu Art. 29 CMR sowie Thume in Fremuth/Thume, Transportrecht, Rn. 16 zu Art. 29 CMR

Vortrag eher gering sind. Es genügt, wenn Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden vorgetragen werden können, weil bereits dies die sekundäre Darlegungslast des Frachtführers auslöst. Dieser muss sich vollständig und wahrheitsgemäß zu den von ihm bzw. den eingesetzten Frachtführern eingeleiteten Transportabläufen äußern und darlegen, welche generell abstrakten und konkreten Vorkehrungen er getroffen worden sind, um gerade den eingetretenen Schaden oder Sendungsverlust zu verhindern. Zudem hat er die schadenstiftenden Umstände darzulegen und – wie auch die Abläufe – im Bestreitensfall voll zu beweisen². Da von dem Frachtführer dabei nahezu minutiöse Darlegungen³ verlangt werden und, häufig auch bedingt durch fehlende Zuarbeit der eingesetzten Unterfrachtführer, dies nicht geleistet werden, wird mit der Rechtsprechung ein qualifiziertes Verschulden zu Lasten des Frachtführers vermutet⁴. Die unbeschränkte Haftung des Frachtführers scheint die Regel und die beschränkte Haftung die Ausnahme zu sein. Nur am Rande bemerkt sei insoweit, dass die CMR ebenso wie das HGB ein genau umgekehrtes Regel-Ausnahme-Verhältnis vorsehen.

2. Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlüsse nach Art 17 II – V CMR

Weit weniger Beachtung zumindest in der Rechtsprechung finden diejenigen Vorschriften, die eine Haftung des Frachtführers gänzlich ausschließen. Während die Haftungsausschlüsse für Verpackungs- und Verlademängel, Beschaffenheitsschäden des Guts u.ä. noch in gewisser Häufigkeit eingewandt werden und der Frachtführer, zu dessen Darlegungs- und Beweislast die Einwendungen stehen⁵, die Schwierigkeit bewältigen muss, dass ihm die vorzutragenden Umstände seinerseits kaum bekannt sein können, nämlich aus der Sphäre des Versenders stammen und dieser sich wohl nur nach § 142 ZPO in gewissem Rahmen, jedenfalls in weit geringerem Ausmaß als der Sekundären Darlegungslast des Frachtführers, einlassen muss, findet sich nur sehr wenig Rechtsprechung zum Ausschlussgrund des Art 17 II CMR. Nach dieser Vorschrift haftet der Frachtführer nicht für unvermeidbare Schäden. Obwohl es eine Vielzahl von Konstellationen geben dürfte, bei denen über eine Unabwendbarkeit berechtigt nachgedacht werden könnte, wird der Einwand erstaunlich

² vergleiche Koller a.a.O.; Thume a.a.O

³ vergleiche zum Beispiel BGH in TranspR 1999, 19, 21

⁴ vergleiche BGH in VersR 1985, 1060, 1061

⁵ vergleiche hierzu Koller a.a.O., Rn 39 zu Art. 17 CMR, Thume a.a.O, Rn. 37 zu Art 17 CMR

selten erhoben. Es hat den Anschein, als würden die Frachtführer die Hürde des Unabwendbarkeitsnachweises, den sie zu führen haben, als unüberwindbar ansehen. Diese Sorge ist bei zutreffender Definition der Pflichten des Frachtführers, wie u.a. auch das Urteil des LG Karlsruhe vom 24. März 2006⁶ zeigt, unberechtigt.

II. Unabwendbarkeit im Sinne Art 17 II CMR

Die Frage, was unter Unvermeidbarkeit im Sinne des Art 17 II CMR verstanden werden soll, erscheint weitgehend geklärt. Während der Gesetzgeber den Begriff im Sinne höherer Gewalt verstanden sehen wollte⁷, es also darauf ankam, dass der Schaden nicht Mängeln der Betriebseinrichtung entsprang und er auf von außen kommenden, völlig unvorhersehbaren Umständen beruhen musste⁸, setzt sich die Rechtsprechung des BGH mit dem Argument, der deutsche Gesetzgeber habe sich in der Auslegung der CMR geirrt und die Intention des Vertrags nicht zutreffend in das deutsche Recht überführt, darüber hinweg.⁹ Nach der Rechtsprechung des BGH kann sich der Frachtführer auf Unvermeidbarkeit des Schadens berufen, wenn dieser auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen und zumutbaren Sorgfalt unabwendbar war¹⁰. Hierbei ist natürlich der Sorgfaltsmaßstab höher als der der verkehrsüblichen Sorgfalt, so dass bloß „normale“ Schadenverhütungsmaßnahmen auch konkreter Art zur Vermeidung des eingetretenen Schadens nicht ausreichen können¹¹. Eine praktische Orientierung bieten die Begriffsdefinitionen zu § 7 II StVG a.F., wobei allerdings die Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit von Maßnahmen gesondert betrachtet werden muss¹², so dass der Begriff der „Unabwendbarkeit“ gerade nicht als absolute Unvermeidbarkeit des Ereignisses verstanden werden darf¹³.

Koller und andere verweisen zu Recht darauf, dass die Definitionen, welche die Rechtsprechung gefunden hat, praktisch keine hinreichend sichere Rechtsanwen-

⁶ LG Karlsruhe vom 24.03.2006 – 15 O 196/04 KfH IV – VersR 2006, 1431

⁷ vergleiche Denkschrift zur CMR, BT-Drucksache III / 1144, S. 40 f

⁸ zu Recht kritisch hierzu schon Herber / Piper, Kommentar zur CMR, 1. Auflage, Rn. 40 zu Art 17 CMR

⁹ vergleiche BGH in NJW 1975, 1597 f.; so im Übrigen auch Loewe in ETR 1976, 503 ff.

¹⁰ vergl. BGH in TranspR 1999, 59 ff.; BGH in TranspR 2001, 298 ff; BGH in TranspR 2001, 369 f.

¹¹ vergl. hierzu BGH in TranspR 2003, 303; KG in TranspR 1995, 342 ff. und OLG Hamburg in TranspR 2002, 109

¹² vergleiche zusammenfassend Thume in Fremuth / Thume a.a.O., Rn. 38 zu Art 17 CMR, Basedow in: Münchener Kommentar zum HGB, Rn. 42 zu Art 17 CMR, so zuletzt auch OLG Brandenburg in TranspR 2005, 114 ff.

¹³ vergl. OLG Wien in TranspR 2004, 364 f in erfreulicher Deutlichkeit.

dung ermöglichen und deshalb Leerformeln sind, die mit Inhalten gefüllt werden müssen¹⁴. In der Rechtsprechung haben sich deshalb Fallgruppen entwickelt, in denen Unabwendbarkeit bejaht wurde, wenn alternativ zwei Voraussetzungen erfüllt sind: nicht zu haften ist für Schäden, die ohne Eingriffsmöglichkeit des Frachtführers durch staatliche Organe verursacht worden sind¹⁵ oder die auf den ersten Blick nur mit absurden Maßnahmen hätten verhütet werden können, wobei als Beurteilungsbasis der Frachtvertrag mit seinen konkreten Abreden über die Ausstattung des LKW, die Besatzung und den Transportwegen heranzuziehen ist¹⁶. Zu beachten ist dabei, dass Abreden, die das Verhalten des Frachtführers binden, wegen Art 41 CMR unwirksam sind und mithin nicht Maßstab der Beurteilung sein können. Ebenso wenig kommt es auf die vereinbarten Entgelte an, weil es Sache des Frachtführers ist, angesichts der übernommenen Risiken hinreichende und kostendeckende Entgelte auch für Maßnahmen zum angemessenen Schutz der Fracht bzw. des Fahrzeugs zu vereinbaren¹⁷. Ergibt sich aus der Entgeltabrede aber eine Vorgabe für den Transport – z. B. zum Einsatz eines Planensattelzuges anstatt eines Kofferverkehrs, die Beförderung mit einem Fahrer anstatt mit zweien usw. – oder ist der Auftraggeber auch nur nicht bereit, höhere Kosten als diejenigen eines „Basis-Transportes“ zu übernehmen, insbesondere wenn dies vom Frachtführer angesprochen wurde, so sind diese Gesichtspunkte in die Beurteilung des Falls sicher einzubeziehen. Hinzu kommt weiterhin – dies insbesondere vor der jüngsten Rechtsprechung des BGH zum Mitverschulden des Absenders an der Schadensentstehung¹⁸ - die Erkennbarkeit der Sendungswerte für den Frachtführer und sein Handeln danach.

Hinzukommen muss zudem Kausalität. Es muss mithin positiv festgestellt werden, dass das nicht optimale Verhalten des Frachtführers auch und gerade den Schaden, der eingetreten ist, verhindert hätte. Auch hier ist es Sache des Frachtführers, sich zu entlasten. Da es jedoch um einen hypothetischen, anderen Verlauf des Geschehens

¹⁴ Vergl. Koller a.a.O., Rn. 20 zu Art. 17 CMR, Basedow a.a.O., Rn. 42 zu Art 17 CMR, Thume in Fremuth/Thume a.a.O, Rn. 38 zu Art 17 CMR.

¹⁵ Vergl. Court de Cassation des Paris in BullT 1987, 9; Koller a.a.O., Rn. 23 zu Art 17 CMR

¹⁶ vergl. OLG Hamburg in TranspR 1996, 283

¹⁷ wie hier: Koller a.a.O., Rn. 23 zu Art 17 CMR; andere Auffassung insbesondere OLG Köln in TranspR 1996, 284 ff., welches eine Beurteilung des Sorgfaltsmaßstabs im Verhältnis zur Höhe der Fracht zu befürworten scheint.

¹⁸ Vergleiche BGH in TranspR 2006, 114 ff.; BGH in TranspR 2006, 205 ff; BGH in TranspR 2006, 208 ff.; BGH in TranspR 2006, 212 ff.

geht, darf auf Indizien trotz des wohl geltenden Vollbeweiserfordernisses im Sinne des § 286 ZPO durch die Gerichte zurückgegriffen werden¹⁹

III. Unabwendbarkeit bei Raub

Die Rechtsprechung hat verschiedene Fallgruppen herausgebildet, bei welchen Unabwendbarkeit vorliegen kann. Es kommt regelmäßig auf den Einzelfall und damit den oben definierten Sorgfaltsmaßstab an. Auf die Darstellungen beispielhaft bei Koller²⁰ oder Fremuth/Thume²¹ mit zahlreichen Nachweisen aus der Rechtsprechung kann hier verwiesen werden.

Besondere Schwierigkeiten bereitet die Fallgruppe des Raubes. Seit der Entscheidung des BGH vom 18.01.2001²² scheint es in der Rechtsprechung die Tendenz zu geben, recht schematisch und unter falscher Bezugnahme auf die besagte Entscheidung eine Unabwendbarkeit bestimmter Szenarien abzulehnen²³. Dies ist, wie die Entscheidung des LG Karlsruhe zeigt, weder erforderlich noch sachgerecht.

1. Anforderungen an die Transportorganisation

Abzustellen bei der Frage, ob ein Raub vermeidbar war, ist zunächst auf die Organisation und Vorbereitung des Transports. Hier geht es darum, die durchzuführende Beförderungsleistung so zu planen, dass die bekannten oder zu erwartenden Risiken umgangen werden. Von mehreren möglichen ist die planerisch sicherste Transportroute zu wählen, was sowohl den Streckenverlauf, aber auch das Verkehrsaufkommen, soweit dies anhand moderner Medien einbezogen werden kann, und deshalb die Verlässlichkeit der Einhaltung der vorgeplanten Transportabläufe, beinhalten muss. Die Fahrstrecke muss so gewählt sein, dass gesicherte, bewachte oder zumindest im Hinblick auf ihre Sicherheit klassifizierte Parkplätze aufgesucht werden²⁴. Bei einer entsprechenden Planung spricht auch grundsätzlich nichts dagegen, einen

¹⁹ vergleiche BGH in TranspR 2001, 371 ff.; Koller a.a.O Rn. 24 zu Art 17 CMR

²⁰ Koller a.a.O., Rn. 24 ff. zu Art 17 CMR

²¹ Fremuth / Thume a.a.O, Rn. 38 zu Art 17 CMR

²² I ZR 256/98, ua. TranspR 2001, 369 ff.

²³ vergleiche hierzu schon ausführlich: OLG Karlsruhe in TranspR 2003, 347 f.

²⁴ sehr hilfreich ist in diesem Zusammenhang die Veröffentlichung der IRU, „LKW-Parkplätze in Europa“ in der derzeit aktuellen Fassung von 2003, in der für ganz Europa die wesentlichen Rastanlagen und Parkplätze veröffentlicht und standardisiert klassifiziert und die vorhandenen Einrichtungen im einzelnen aufgeführt sind

Transport nur mit einem Fahrer auszuführen²⁵ sind solche sicheren Transportabläufe, etwa weil die Fahrzeit eines Fahrers nicht ausreicht, nicht zu organisieren, so ist dem Auftraggeber der Einsatz eines zweiten Fahrers anzubieten, wenn durch die Verlängerung der Fahrzeiten sichere Parkplätze erreicht werden können. Lehnt der Auftraggeber die Übernahme der Mehrkosten ab und kommt es zum Schaden aufgrund der Besetzung mit nur einem Fahrer, so spricht vieles dafür, Unabwendbarkeit anzunehmen²⁶.

Die Durchführung einer Beförderung nur mit einem Fahrer schließt die Anwendbarkeit des Art 17 II CMR nicht aus. An den Frachtführer sind allerdings, was die Planung und Organisation der Beförderungsleistung angeht, erhöhte Anforderungen zu stellen. Insbesondere bei diebstahlsgefährdetem Gut oder solchem mit höherem Wert kommt es für die Frage, ob der Frachtführer sich nach Art. 17 II CMR auf Unabwendbarkeit berufen kann, darauf an, ob er entsprechend seiner Erkenntnisse zur objektiven Gefährdungslage u.a. die Fahrtroute geplant, Pausen vorausberechnet und auch einen entsprechend erfahrenen Mitarbeiter für die Durchführung eingesetzt hat.

2. Anforderungen an die Transportdurchführung

Kommt es trotz einer entsprechenden Vorbereitung des Transports zu einem Raub der Ladung oder des Fahrzeugs, so ist für die Frage der Vermeidbarkeit nach Art 17 II CMR selbstverständlich auf das Verhalten des Fahrers und die Einzelumstände des Raubs abzustellen. Die Rechtsprechung ist insoweit unübersichtlich und nahezu gleiche Sachverhalte werden durch die Instanzgerichte unterschiedlich beurteilt²⁷. Trotzdem lassen sich auch hier Fallgruppen bilden, die sich stark am Verhalten des Fahrers in der konkreten Raubsituation orientieren.

a. Allgemeine Schutzmaßnahmen des Fahrers

²⁵ vergleiche OLG Karlsruhe in VersR 2002, 466 f., LG München in TranspR 1995, 444f., LG Nürnberg in TranspR 2000, 369 f

²⁶ OLG Karlsruhe in VersR 2002, 466 f.

²⁷ vergleiche die Rechtsprechungsnachweise bei Koller a.a.O., Rn. 29 zu Art 17 CMR und Fremuth/Thume a.a.O., Rn.42 zu Art 17 CMR und Rn. 17 zu Art. 29 CMR; zu sehr unterschiedlichen Bewertungen nahezu identischer Sachverhalte vergleiche LG Darmstadt in VersR 1997, 1381 f. (unvermeidbar) und OLG Hamburg in VersR 1982, 1171 f. (vermeidbar) bei Raub einer Ladung von einem unbewachten Parkplatz in Italien, während der Fahrer im Fahrzeug schlief

Von einem Fahrer muss erwartet werden, dass er auf objektive Gefahrumstände reagiert. Vermag er eine geplante Durchführung eines Transports nicht einzuhalten, etwa weil durch verzögerte Ladezeiten, Verkehrsstaus oder sonstige Umstände außerhalb seiner Sphäre die Lenkzeiten nicht genügen, so ist von ihm zu erwarten, dass er sich selbst um einen sicheren Standplatz auf einem anderen bewachten Parkplatz bemüht und, wenn solche Parkplätze belegt oder nicht vorhanden sind, Alternativen sorgfältig abwägt. Das Abstellen des Fahrzeugs auf einem belebten und beleuchteten Parkplatz oder an einer belebten Mautstelle, also an Orten, wo Täter regelmäßig zumindest nicht unbeobachtet zugreifen können, wird zulässig sein, wobei für die Frage der Sorgfalt auch die veranschlagte Standzeit („große“ oder „kleine“ Pause) und Kenntnis des Fahrers von den Warenwerten einzubeziehen ist²⁸.

b. Unvermeidbarkeit bei Überwindung der Schutzmaßnahmen

Potentielle Täter haben sich auf diese Vorkehrungen der Frachtführer zwischenzeitlich eingestellt. Es kommt deshalb immer wieder zu Raubüberfällen auch während der Fahrt. Wird ein Fahrzeug mit Gewalt oder unter Androhung derselben von Tätern angehalten, ist dem Frachtführer in aller Regel kein Vorwurf zu machen, auch wenn er zu einer kurzen Orientierung oder zum Tanken anhalten muss²⁹. Erwogen wird hier gelegentlich, ob bei bekannt gefährdeten Fahrtrouten dem Frachtführer aufzuerlegen sei, im Konvoi oder unter Begleitschutz zu fahren³⁰. Solche Vorkehrungen sind wohl nur dann zu rechtfertigen, wenn es sich um extrem wertvolles Gut und nachweislich „unsichere“ Fahrtrouten handelt, weil ansonsten die Anforderungen an den Frachtführer überspannt werden³¹.

Einen besonderen Problemkreis stellen fingierte Kontrollen staatlicher Organe dar. Die deutsche Rechtsprechung tendiert nach der oben angeführten Entscheidung des BGH³² eher dahin, einen Raub bei einer solchen Kontrolle als vermeidbar anzuse-

²⁸ vergleiche Handelgericht Bourg-en-Bresse in BullIT 1998, 385; Handelgericht Paris in BullIT 1996, 134 f.)

²⁹ vergleiche BGH in NJW-RR 1998, 896 f. (dazu kritisch: Koller in EwiR 1998, 551 f.); OLG Köln in TranspR 2000, 462 f.); Court de Cassation de Paris in BullIT 1988, 437 f; LG Regensburg in TranspR 1994, 117 f.; LG Aachen in TranspR 1994, 241 f.;

³⁰ vergleiche zum Beispiel Handelgericht Tournhout in ETR 1998, 121; OLG Hamburg in TranspR 2002, 109 ff.

³¹ deshalb wohl richtig Handelgericht Paris in TranspR 2001, 130 f., welches zu Gunsten des Frachtführers darauf abgestellt hat, dass eine erhöhte Tatrate an einem bestimmten Tatort nicht festgestellt werden konnte; hilfsweise wird zu überlegen sein, ob und inwieweit der Frachtführer sich über eine objektiv zu bejahende Gefährdung hat informieren können.

³² BGH in TranspR 2001, 370 f

hen³³, obwohl der Bundesgerichtshof in der besagten Entscheidung die Frage nach der Vermeidbarkeit eines Raubes bei einer fingierten Kontrolle offen gelassen hat und nicht entscheiden musste.

Die Entscheidung des LG Karlsruhe zeigt zutreffend auf, wann bei einer fingierten Kontrolle dem Fahrer kein Vorwurf gemacht werden kann. Grundsätzlich kann von einem Fahrer nicht verlangt werden, sich über Anordnungen staatlichen Organe hinwegzusetzen, so dass bei einer anscheinend echten Kontrolle – abgestellt werden kann auf Uniformen, Fahrzeuge und sonstige erkennbare Äußerlichkeiten – das Anhalten nicht vorgeworfen werden kann. Dies gilt umso mehr, wenn der Fahrer zu einem Anhalten, etwa durch überhöhte Geschwindigkeit, Veranlassung gegeben hat. Auch allgemeine Lenkzeiten – und Fahrzeugkontrollen sind in Ost- und Südeuropa so häufig geworden, dass gravierende Umstände für den Fahrer ersichtlich sein müssten, um von ihm ein Ignorieren von Kontrollen zu verlangen (denkbar zum Beispiel bei vollständigem Fehlen von Hoheitszeichen bei der Kontrolle). Auch eine Weiterfahrt bis zu einem belebten Ort, etwa einer Tankstelle, ist nicht zu verlangen.

Zwar wird man den Fahrer verpflichten müssen, sich über die Berechtigung der ihn anhaltenden Personen zu vergewissern. Ein Vorwurf wird zumeist aber an der Frage der Kausalität scheitern, wenn - wie in der Entscheidung des LG Karlsruhe - das Gericht zur Überzeugung gelangt, dass der Raub trotzdem stattgefunden hätte. Sieht man von der Möglichkeit ab, dass der Fahrer schon durch die Vorlage gefälschter Dokumente getäuscht werden kann und ein Vorwurf bereits entfällt, wenn er deswegen das Führerhaus verlässt, so stehen einer Kausalität auch ggf. die weitere Tatausführung, insbesondere Gewaltanwendung, Drohung mit solcher oder das Mitführen von Waffen durch die Täter entgegen. Wird der Fahrer überwältigt, so spricht vieles dafür, dass er auch bei einem Verbleib im Fahrzeug sich des Raubes letztlich nicht hätte erwehren können. Mit seinem Leben oder seiner Gesundheit muss der Fahrer nicht für die Fracht einstehen³⁴. Stellt man deshalb darauf ab, dass die fingierte Kontrolle bezweckt, das Fahrzeug zum Anhalten zu bringen, so wird in aller Regel

³³ vergleiche zum Beispiel OLG Karlsruhe in TranspR 2004, 126 f., bereits vorher OLG Bremen in TranspR 2001, 75 f., LG Hamburg in TranspR 2003, 351 f. (Berufung zurückgewiesen durch Beschluss OLG Hamburg vom 12.02.2003, 6 U 200/02)

³⁴ deshalb bedenklich OLG Saarbrücken in TranspR 2001, 453 ff, welches Vermeidbarkeit in einem Fall angenommen hatte, bei dem der Fahrer erschossen worden war und die weitere Tatausführung – auch deshalb – un- aufgeklärt blieb

in Ermangelung von Handlungsalternativen der anschließende Raub unabwendbar sein, denn weder ein Einschließen noch eine „Flucht“ mit dem schwerfälligen Fahrzeug haben Aussicht auf Erfolg, zumal diese Abwehrversuche die Gewaltanwendung gegen den Fahrer provozieren werden. Mit dem LG Karlsruhe wird man davon ausgehen dürfen, dass bei ansonsten in der konkreten Tatausführung erkennbarer Rücksichtslosigkeit und Gewaltanwendung auch Abwehrversuche des Fahrers entsprechend überwunden worden wären und die Täter sich durch solche Versuche nicht von der weiteren Tatausführung hätten abbringen lassen³⁵.

³⁵ so zum Beispiel Handelsgericht Nanterre in BullT 1998, 399 f., Handelsgericht Reims in BullT 2002, 187; OGH Wien in TranspR 1995, 65 f.; LG Nürnberg in TranspR 2000, 369 f., OLG Karlsruhe in TranspR 2002, 466 ff., OLG Karlsruhe in TranspR 2003, 347 f.;