

Titel:

Haftung des Postbeamten bei unzureichender Sicherung des abgestellten Zustellfahrzeugs

Normenketten:

PostPersRG § 7 Abs. 2

BBG § 75 Abs. 1 S. 1

StVO § 14 Abs. 2 S. 1

Leitsätze:

1. Als dem Beamten obliegende dienstliche Pflichten sind sämtliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu verstehen, die ihm abstrakt ein bestimmtes äußeres Verhalten vorschreiben, sowie auch Weisungen für den Einzelfall. Hierzu gehören auch die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)

2. Ein Postzusteller hat seine Dienstpflichten verletzt, wenn er sein Fahrzeug abgestellt und zur Postzustellung verlassen hat, ohne die sowohl nach den einschlägigen Dienstvorschriften des Dienstherrn als auch gemäß § 14 Abs. 2 Satz 1 StVO unabhängig von der Beschaffenheit des Geländes erforderliche doppelte Sicherung des abgestellten Fahrzeugs mittels Handbremse und Einlegen eines Ganges vorzunehmen. (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Postbeamter im Zustelldienst, Grobe Fahrlässigkeit bei Abrollen des Zustellfahrzeugs, Schadensersatz auf 3 Monatsgehälter beschränkt, Beamter, Haftung, Verletzung von Dienstpflichten, Postzusteller, Fahrzeug, Sorgfaltspflichten, Abstellen, Sicherung, Handbremse und Gangeinlegung

Fundstelle:

BeckRS 2024, 50072

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.
3. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1

Die Klägerin ist als Verbundzustellerin bei der Beklagten im Bereich des Zustellstützpunkts (ZSP) ... im einfachen Postdienst tätig. Sie wendet sich mit ihrer Klage gegen einen Bescheid der Beklagten in Gestalt des Widerspruchsbescheids, mit dem diese von der Klägerin den Ersatz für einen durch die Klägerin verursachten Kfz-Schaden fordert.

2

1. Am 10.03.2022 war die Klägerin mit einem Zustellfahrzeug der ... (amtliches Kennzeichen ...) in ... tätig, um Postsendungen zuzustellen. Dabei stellte die Klägerin das Fahrzeug bei der Adresse ... ab. Nach dem Aussteigen rollte das Fahrzeug ca. 150 Meter weit rückwärts in den Hinterhof des Grundstücks ... und fuhr dabei ein Verkehrsschild und einen Wäscheständer um.

3

Laut Schadensmeldung der ... (Bl. 3 der Regressakte) handelte es sich bei dem Fahrzeug um einen VW T6, der zum Unfallzeitpunkt einen Kilometerstand von ... gefahrenen Kilometern aufwies. Es entstanden Schäden an der vorderen Stoßstange, am linken Seitenspiegel und der Schiebetür, an der linken hinteren Stoßstange, der unteren Bodenverkleidung sowie der Kühlerhaube.

4

Die Kalkulation der Reparaturkosten durch die Werkstatt ... (Bl. 16-23 der Regressakte) belief sich auf 10.907,89 EUR brutto (9.166,29 EUR netto).

5

Im Schreiben vom 11.03.2022 an die Geschäftsleitung der ..., ..., teilte die ... der ... mit, dass nach dem Ergebnis der Ermittlungen die Klägerin gegen § 14 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie betriebliche und gesetzliche Regelungen für das Fahrpersonal, Punkt 1, „Allgemeines“, und Punkt 2.7, „Sichern und Abstellen von Kraftfahrzeugen/Anhängern“ verstoßen habe. Am Unfalltag sei das Postfahrzeug nicht ausreichend gesichert abgerollt und dabei beschädigt worden. Nach den betrieblichen und gesetzlichen Regelungen für das Fahrpersonal seien Fahrzeuge vor dem Verlassen grundsätzlich doppelt gegen Abrollen zu sichern. Hierzu seien die Feststellbremse anzuziehen und ein gegenläufiger Gang bzw. die Parksperre bei automatischem Getriebe einzulegen. Situationsbedingt sei gegebenenfalls eine zusätzliche Sicherung durch Einschlagen der Vorderräder zum Fahrbahnrand bzw. durch Anbringung von Unterlegkeilen notwendig. Die Tatsache, dass das Fahrzeug abgerollt sei, deute auf eine Missachtung dieser Vorschriften hin, sofern die Überprüfung des Kfz keinen technischen Mangel ergeben habe. Dies sei als objektiv grob fahrlässige Verletzung der Dienstpflichten durch den Beschäftigten zu werten. Es werde anheimgestellt, die Beschäftigte für den Schaden in Anspruch zu nehmen. Zuvor müssten jedoch subjektive Entlastungsgründe berücksichtigt werden. Dies sei zu prüfen.

6

Laut Verhandlungsschrift vom 29.03.2022 wurde der Klägerin im persönlichen Gespräch folgender Sachverhalt vorgeworfen: Das Fahrzeug ... sei ca. 150 m den Berg rückwärts ohne Fahrer gerollt, weil die dreifache Sicherung (Handbremse anziehen, Motor ausmachen und Gang einlegen), wie im Handbuch Fahrpersonal beschrieben, nicht eingehalten worden sei. Das Handbuch in der Ausgabe vom 15.05.2020 sei der Klägerin im Jahr 2020 ausgehändigt worden. Hierzu habe sich die Klägerin wie folgt geäußert: „Der Motor war aus. Ich war mir sicher, [dass] die Handbremse angezogen und der Gang eingelegt war. Ich steige nie aus dem Fahrzeug aus, wenn der Motor läuft. Als ich an diesem Tag aus dem Fahrzeug ausgestiegen bin, stand das Fahrzeug und rollte nicht. Im Blickwinkel sah ich dann mit Entsetzen, dass das Fahrzeug sich den Berg runter bewegt.“ Entlastungsgründe lägen keine vor.

7

Laut in den Akten befindlichem Bremsentest vom 14.03.2022 (Bl. 26 der Regressakte) seien sowohl Bremse als auch Handbremse in Ordnung gewesen.

8

Die Autowerkstatt ... stellte mit Datum vom 09.06.2022 endgültige Reparaturkosten von 9.946,51 EUR brutto (8.358,51 EUR netto) in Rechnung. Nach der entsprechenden Berechnung des Vorsteuerabzugs durch die ... in Höhe von 373,36 EUR ergab sich ein Forderungsbetrag in Höhe von 8.731,77 EUR.

9

Unter dem 12.10.2022 (Bl. 33 der Regressakte) errechnete die Beklagte für die Klägerin ein Bruttomonatsentgelt von 2.740,69 EUR und daraus (dreifacher Betrag) eine maximale Regressforderung von 8.222,07 EUR gegen die Klägerin.

10

Mit Bescheid vom 18.10.2022 (Bl. 34 der Regressakte) stellte die Beklagte der Klägerin Reparaturkosten für die am Fahrzeug entstandenen Schäden in Höhe von 8.222,07 EUR in Rechnung. Durch den im Verfahren ermittelten Verstoß gegen § 14 Abs. 2 StVO sowie gegen die genannte Anlage 1 habe sie ihre Dienstpflicht verletzt. Nach Abwägung aller maßgeblichen Umstände sei das Verhalten der Klägerin als grobe Fahrlässigkeit zu werten. Sie werde daher gemäß § 75 Abs. 1 des Bundesbeamtengesetzes (BBG) i.V.m. § 7 Abs. 2 des Postpersonalrechtsgesetzes (PostPersRG) wegen grob fahrlässiger Handlungsweise zum Regress herangezogen. Bei diesem Grad der Fahrlässigkeit sei die Haftung im Innenverhältnis auf maximal drei Bruttomonatsbezüge beschränkt. Die Haftungssumme betrage daher 8.222,07 EUR, die man in 82 Teilbeträgen zu 100 EUR und einem letzten Teilbetrag zu 22,07 EUR von den Dienstbezügen (§ 11 Abs. 2 BBG) einbehalten werde.

11

Die Klägerin erhob mit Schreiben vom 15.11.2022 Widerspruch gegen diesen Bescheid und führte zur Begründung aus, dass keine grobe Fahrlässigkeit vorliege. Warum das Postfahrzeug am Unfalltag abgerollt

sei, könne sie sich nicht erklären. Als Zustellerin stelle sie unter erheblichen Stressfaktoren im Verbund zu. Sie habe das Fahrzeug ordnungsgemäß abgestellt und die Handbremse fest angezogen. Danach habe sich das Fahrzeug von allein in Bewegung gesetzt. Insbesondere der Austausch des Fahrzeugs VW Caddy gegen einen VW T6 habe sie vor eine große Herausforderung gestellt. Sie habe hierfür auch keine Einweisung erhalten und sei mit der im Fahrzeug vorhandenen Start-Stopp-Automatik nicht vertraut gemacht worden. Gegen die Einstufung als grob fahrlässig spreche zudem, dass sie zwischen 150 und 250 Mal an einem Zustelltag aus- und einsteigen müsse. Wenn man dann mit diesen erschwerten Arbeitsbedingungen (Handbremse anziehen, Gang einlegen, Motor abstellen/anlassen, Verkehrsfluss beachten) vielleicht mal einen Fehler mache, dürfe es sich hierbei nicht um grobe Fahrlässigkeit handeln. In diesem Beruf stehe man ständig unter Zeitdruck. Bei Beurteilungsgesprächen werde man darauf hingewiesen, den bemessenen Arbeitszeitverbrauch einzuhalten. Besonders die ständig steigenden Paketmengen würden sie erheblich unter Zeitdruck setzen. Weder die Gefahrgeneignetheit der Arbeit noch der Grad des Verschuldens oder Billigkeit und Zumutbarkeitsgesichtspunkte seien berücksichtigt worden. Unter Verweis auf verschiedene arbeitsgerichtliche und eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung (aus dem Jahr 1999) vertrat sie die Auffassung, dass bei Abrollschäden von mittlerer Fahrlässigkeit auszugehen bzw. eine Haftung komplett auszuschließen sei. Arbeitgeber müssten laut einem Urteil des Landesarbeitsgerichts Rheinland-Pfalz bei Überlassung von Fahrzeugen an Arbeitnehmer eine Vollkaskoversicherung abschließen. Neben der Gefahrträchtigkeit der Tätigkeit spreche das durch den Arbeitgeber geschaffene betriebliche Risikopotenzial für die Begrenzung der Arbeitnehmerhaftung. Diese Risikofaktoren lege der Arbeitgeber durch sein Weisungsrecht fest. Die technische Prüfung zur Funktionstüchtigkeit der Handbremse lehne die Klägerin ausdrücklich ab. Der Abrollschaden sei der fehlenden Bremswirkung der Handbremse zuzurechnen. Ausweislich der vorliegenden Unterlagen sei nur die Bremswirkung überprüft worden. Selbst wenn die durchgeführte Bremsenprüfung tatsächlich die Handbremse betroffen habe, sei dies keine Garantie dafür, dass die Handbremse auch unter den tatsächlichen beim Unfall vorgelegenen Gegebenheiten eine ausreichende Funktionsweise aufgewiesen habe. Bei einer durchschnittlichen Beladung während einer Zustellung und einer Halteposition auf abschüssiger Straße müsse davon ausgegangen werden, dass die Handbremse deutlich mehr als 16% des Fahrzeuggewichts abbremse müsse. Dies könnten bis zu 500 kg Zuladung sein. So sei es ohne Weiteres möglich, dass es trotz ausreichend stark angezogener Handbremse zu einem Abrollen des Fahrzeugs kommen könne, ohne dass hierfür eine grobe Fahrlässigkeit vorliegen müsse. Nach Auskunft mehrerer Werkstätten sei es nicht unmöglich, dass es dann beim langsamen Rückwärtsrollen den eingelegten Gang mit herausdrücke. Dies sei besonders bei stark belasteten Getrieben der Fall, was bei Postfahrzeugen, die ständig anfahren und anhalten müssten, gegeben sei. Bei verschiedenen Postfahrzeugen sei ihr auch schon aufgefallen, dass die Schaltgetriebe stark ausgeleiert seien.

12

Auf entsprechende Nachfrage wurde in einer internen E-Mail am 26.04.2023 festgestellt, dass keine Unterlagen bezüglich einer Einweisung der Klägerin beim Wechsel von VW Caddy auf VW T6 vorliegen würden. Die Klägerin sei vor Jahren auf einen T5 eingewiesen worden. Damals habe sie noch keine gesundheitlichen Einschränkungen gehabt, derentwegen der Einsatz eines Caddys inzwischen notwendig sei. Da Caddys nicht mehr beschafft würden und das Fahrzeug der Klägerin ausgemustert worden sei, sei ein T6 mit montierter Einstiegshilfe eingesetzt worden. Da sich dieses Modell unwesentlich vom T5 unterscheide, sei keine erneute Einweisung vorgenommen worden. Dieser Einweisungsmangel bezüglich der Start-Stopp-Automatik könne zudem nicht zum Abrollunfall geführt haben, da diese nur funktioniere, wenn Kupplung und Bremse bei einem längeren Stopp getreten würden. Werde das Fahrzeug verlassen, könne die Start-Stopp-Automatik nicht greifen. Zudem habe die Klägerin das Fahrzeug schon zwei bis drei Monate gefahren, bevor es zum „Abroller“ gekommen sei.

13

Mit Widerspruchsbescheid vom 04.10.2023 wies die Beklagte den Widerspruch der Klägerin zurück. Zur Begründung wiederholte sie im Wesentlichen die Ausführungen aus dem Bescheid vom 03.11.2022. Ergänzend wurde die interne Stellungnahme vom 26.04.2023 wiedergegeben.

14

2. Mit Schriftsatz vom 06.11.2023, eingegangen beim Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth am selben Tag, ließ die Klägerin Klage gegen den Bescheid vom 03.11.2022 (18.10.2022) in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 04.10.2023 erheben. Zur Klarstellung wurde ausgeführt, dass sich der

Widerspruchsbescheid vom 04.10.2023 auf einen Bescheid vom 18.10.2022 beziehe, der der Klägerin nicht vorliege. Diese habe lediglich einen Bescheid vom 03.11.2022 erhalten, der sich jedoch auf denselben Streitgegenstand beziehe. Auch auf Nachfrage sei durch die Beklagte aber keine Klarstellung erfolgt.

15

Die Beklagte beantragte mit Schriftsatz vom 17.01.2024

Klageabweisung.

16

Klarstellend wurde zunächst ausgeführt, dass der Leistungsbescheid gegen die Klägerin am 03.11.2022 und nicht wie angegeben, am 18.10.2022 ergangen sei. Die zulässige Klage sei in der Sache nicht begründet. Es sei hier ein Fall der groben Fahrlässigkeit gegeben, weil in der Rechtsprechung anerkannt sei, dass jeder beim Abstellen eines Kfz im Gefälle in jedem Fall den Motor ausschalten, die Handbremse anziehen und den gegenläufigen Gang einlegen müsse. Dies sei im benannten Handbuch der Beklagten beschrieben und darauf werde auch bei Dienstunterrichten immer wieder hingewiesen. Die Ausführungen der Klägerin in der Verhandlungsschrift vom 29.03.2022 könnten diese nicht entlasten, weil sie nur Vermutungen ausspreche. Allein, dass das Fahrzeug abgerollt sei, nachdem sie ausgestiegen und die Tür geschlossen worden war, zeige, dass dieses eben nicht ausreichend gesichert gewesen sei. Subjektive Entlastungsgründe hätten nicht festgestellt werden können. Eine derartige Nichtbeachtung dienstlicher Weisungen stelle zudem einen Verstoß gegen Dienstpflichten dar. Der Verweis auf Entscheidungen der Arbeitsgerichte sei nicht relevant, da die Klägerin Beamtin sei. Nach sorgfältiger Prüfung der Ausführungen der Klägerin und angemessener Abwägung der beiderseitigen Interessen sei die Beklagte zu Recht davon ausgegangen, dass das Versäumnis der Klägerin als grob fahrlässig einzustufen sei und dadurch der streitgegenständliche Schaden verursacht worden sei. Entschuldigungsgründe seien nicht ersichtlich. Erhöhte Paketmengen und Zeitdruck beim Zustellen könnten nicht dazu führen, dass beim Abstellen des Fahrzeugs keine entsprechenden Vorkehrungen mehr zu treffen seien. Die Gefahr eines wegrollenden Fahrzeugs verringere sich nicht, nur weil die Klägerin oft ein- und aussteigen müsse. Gemäß § 75 Abs. 1 BBG i.V.m. § 7 Abs. 2 PostPersRG habe man die Klägerin entsprechend dem Bescheid in Regress genommen.

17

Zudem erklärte die Beklagte ihr Einverständnis mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung.

18

Die Bevollmächtigte der Klägerin beantragte mit Schriftsatz vom 29.02.2024:

Der Bescheid vom 03.11.2022 (18.10.2022) in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 04.10.2023 wird aufgehoben.

19

Zur Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Klägerin ausweislich ihrer Ausführungen im Schreiben vom 15.11.2022 und am 29.03.2022 angegeben habe, dass der Motor aus, der Gang eingelegt und die Handbremse angezogen gewesen seien, als sie ausgestiegen sei. Die bloße Behauptung der Beklagten, dass die Handbremse funktionstüchtig gewesen sei und dies zeige, dass das Fahrzeug von der Klägerin ungenügend gesichert gewesen sei, vermöge die Forderung nicht zu begründen. Das gelte auch für die Behauptung der Schadenshöhe. Die Beklagte habe nichts dazu ausgeführt, welcher Schaden aus dem von ihr behaupteten Pflichtverstoß der Klägerin am Fahrzeug entstanden sein soll und welche Reparaturen hierfür erforderlich gewesen seien. Hierfür trage der Dienstherr die materielle Beweislast.

20

Auf Aufforderung des Gerichts vom 25.06.2024, die auf Blatt 16 der Widerspruchsakte angesprochenen gesundheitlichen Einschränkungen der Klägerin näher darzulegen, führte die Klägerbevollmächtigte mit Schriftsatz vom 19.07.2024 aus, dass die Klägerin zwei Bandscheibenvorfälle in unterschiedlichen Wirbelsäulenabschnitten gehabt habe. Der erste habe sich vor ca. fünf Jahren, der zweite vor ca. zwei bis drei Jahren ereignet. Seitdem habe die Klägerin erhebliche Beschwerden bzw. Rückenleiden. Ihr sei zudem ein Grad der Behinderung (GdB) von 40 zuerkannt worden. Hinzu komme die Körpergröße der Klägerin von ca. 1,59 m. Auch aufgrund der Rückenleiden habe die Klägerin zunächst einen VW Caddy für ihre Zustelltätigkeit verwendet. Als dieser ausgemustert worden sei, habe sie einen VW T6 erhalten. Dieser habe zum Unfallzeitpunkt keine Ein- bzw. Ausstiegshilfe gehabt. Diese sei nachträglich montiert worden.

Durch die Kombination aus Rückenleiden und geringer Körpergröße sei das Aussteigen ohne Ausstiegshilfe für die Klägerin schwierig. Sie stelle sich hierfür mit dem linken Fuß auf die Ausstiegshilfe, mache eine Drehung und steige quasi rückwärts aus dem Auto aus. Dies sei am Unfalltag mangels Ausstiegshilfe nicht möglich gewesen. Hierdurch habe sich das Aussteigen entsprechend beschwerlicher und langwieriger gestaltet. Gerade weil die Klägerin nicht wie ein gesunder Mensch eben aus dem Auto steigen könne, sei sie sich sicher gewesen, dass der Motor aus, der Gang eingelegt und die Handbremse angezogen gewesen seien, als sie ausgestiegen sei.

21

Beigefügt war ein ärztliches Attest des ... der Praxis für Orthopädie und Chirurgie in ... vom 06.06.2024. Diesem ist zwar keine Diagnose zu entnehmen, jedoch die Information, dass sich die Klägerin seit Jahren in fachorthopädischer bzw. chirurgischer Behandlung befinde. Trotz intensiver konservativer Therapie habe sich das Beschwerdebild nicht gebessert. Um eine weitere Dekompensation der Beschwerden zu vermeiden, seien der Klägerin Tätigkeiten untersagt, die zu einer Überlastung des Achsenorgans und der Schulter- und Kniegelenke führten. Dies betreffe insbesondere das Heben und Tragen schwerer Gegenstände, längeres Arbeiten über die Horizontale, kniende und hockende Tätigkeiten sowie das Gehen und Stehen auf unebenem Boden und langes Stehen auf Leitern. Zudem sei der Arbeitsplatz so zu gestalten, dass kein tiefes Sitzen notwendig sei. Hierzu gehörten ein höhenverstellbarer Schreibtisch, erhöhte Sitzmöglichkeiten und das Arbeiten müsse wechselseitig stehend, gehend und sitzend stattfinden können.

22

Mit Schriftsatz vom 16.09.2024 erklärte sich die Klägerin nach gerichtlicher Anfrage vom 03.09.2024 ebenfalls mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung einverstanden.

23

Zu den weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird Bezug genommen auf den Inhalt der Gerichtsakte und den Inhalt der vorgelegten Behördenakten, § 117 Abs. 3 Satz 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Entscheidungsgründe

24

Mit Zustimmung der Beteiligten kann das Gericht nach § 101 Abs. 2 VwGO über die Verwaltungsstreitsache ohne mündliche Verhandlung entscheiden.

25

1. Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg.

26

Der Bescheid der Beklagten vom 03.11.2022 sowie der Widerspruchsbescheid vom 04.10.2023 sind rechtmäßig und verletzen die Klägerin nicht in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

27

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 BBG i.V.m. § 7 Abs. 2 PostPersRG haben bei einem Postnachfolgeunternehmen beschäftigte Beamte, die vorsätzlich oder grob fahrlässig die ihnen obliegenden Pflichten verletzt haben, dem Postnachfolgeunternehmen den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen (vgl. BayVGH, B.v. 26.03.2018 – 6 ZB 17.2324 – juris Rn. 5; B.v. 29.01.2014 – 6 ZB 12.1817 – juris Rn. 6; VG Augsburg, U.v. 29.08.2013 – Au 2 K 13.276 – juris Rn. 16).

28

Als dem Beamten obliegende dienstliche Pflichten sind sämtliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu verstehen, die ihm abstrakt ein bestimmtes äußeres Verhalten vorschreiben, sowie auch Weisungen für den Einzelfall. Hierzu gehören auch die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung sowie diejenigen des Handbuchs für das Fahrpersonal der ... (vgl. VG Augsburg, U.v. 13.04.2018 – Au 2 K 17.1704 – juris Rn. 22 m.w.N.).

29

Nach § 14 Abs. 2 Satz 1 StVO muss derjenige, der ein Fahrzeug führt, die nötigen Maßnahmen treffen, um Unfälle und Verkehrsstörungen zu vermeiden, wenn das Fahrzeug verlassen wird. Die Vorschrift betrifft

nicht das verkehrsgefährdende Halten und Parken, sondern will den Gefahren vorbeugen, die vom Fahrzeug selbst (z.B. durch Weiterrollen auf abschüssigen Strecken) ausgehen können. Der Kraftfahrer muss i.d.R. den Motor abstellen, bevor er sich vom Fahrzeug entfernt, beim Lkw zusätzlich die Feststellbremse und alle Sicherheitsmaßnahmen gegen ein Abrollen des Fahrzeugs treffen. Genügt auf abschüssigen Stellen das Anziehen der Handbremse nicht, um ein Weiterrollen des Fahrzeugs zu verhindern, ist das Einlegen eines kleinen Ganges oder Blockieren der Räder durch Holzklötze oder dergleichen geboten. Maßgeblich ist die konkrete Gefahrenlage (Burmans/Heß/Hühnemann/Jahnke/Jahnke, 28. Aufl. 2024, StVO § 14 Rn. 33, 34, beck-online m.w.N.). Was als „nötige Maßnahme“ zu verstehen ist, wird zudem im Handbuch für Fahrerinnen und Fahrer der ... konkretisiert. Auf dessen Beachtung ist die Klägerin laut unwidersprochenem Vortrag der Beklagten hingewiesen worden. Gemäß den in dessen Teil 1 befindlichen Regelungen ist beim Abstellen des Fahrzeugs eine doppelte Sicherung (Handbremse und Einlegen des gegenläufigen Ganges bzw. der Betätigung der Parksperre bei einem automatischen Getriebe) vorgeschrieben. Situationsbedingt könne darüber hinaus eine zusätzliche Sicherung durch Einschlagen der Vorderräder zum Fahrbahnrand bzw. durch Anbringung von Unterlegkeilen notwendig sein. Im Rahmen ihrer „Verhandlung“ am 29.03.2022 (Bl. 25 der Regressakte) führte die Klägerin zwar aus, sich sicher zu sein, dass sie die Handbremse angezogen und den Gang eingelegt habe. Sie hat zudem angegeben, nie aus dem Fahrzeug auszusteigen, wenn der Motor laufe. Als sie an diesem Tag aus dem Fahrzeug ausgestiegen sei, sei das Fahrzeug zunächst gestanden und nicht gerollt. Soweit die Klägerseite die Funktionsfähigkeit der Handbremse des Unfallfahrzeugs und deren Untersuchung auf Defekte hin bestreitet, ist darauf hinzuweisen, dass die Bremswerte des Unfallfahrzeugs nach dem in den Akten befindlichen Prüfprotokoll der Reparaturwerkstatt vom 14.03.2022, 10:08 Uhr mittels MAHA, Eurosystem, einem prüfstraßenfähigen Rollen-Bremsprüfstand, überprüft und hierbei keine Auffälligkeiten festgestellt worden sind. Ausweislich des genannten Prüfprotokolls (Bl. 26 der Regressakte) wurde das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ... getestet und sowohl Bremse als auch Handbremse mit „i.O.“ qualifiziert. Die Einwendungen der Klägerseite gehen daher fehl.

30

Der Fahrlässigkeitsbegriff bezieht sich auf ein individuelles Verhalten des Beamten. Dementsprechend muss stets unter Berücksichtigung der persönlichen Umstände, d.h. der individuellen Kenntnisse und Erfahrungen des Beamten beurteilt werden, ob und in welchem Maß das Verhalten fahrlässig war. Grobe Fahrlässigkeit erfordert ein besonders schwerwiegendes und auch subjektiv schlechthin unentschuldbares Fehlverhalten, das über das gewöhnliche Maß an Fahrlässigkeit erheblich hinausgeht. Grob fahrlässig handelt derjenige, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich schwerem Maße verletzt und dabei Überlegungen unterlässt und Verhaltenspflichten missachtet, die ganz naheliegen und im gegebenen Fall jedem hätten einleuchten müssen (BVerwG, U.v. 02.02.2017 – 2 C 22.16 – juris Rn. 14; U.v. 29.04.2004 – 2 C 2.03 – BVerwGE 120, 370/374; BayVGh, B.v. 29.01.2014 – 6 ZB 12.1817 – juris Rn. 7; B.v. 01.06.2017 – 6 ZB 17.903 – juris Rn. 6; B.v. 26.02.2018 – 6 ZB 17.2324 – juris Rn. 6).

31

Die Klägerin hat ihr Fahrzeug abgestellt und zur Postzustellung verlassen, ohne die sowohl nach den einschlägigen Dienstvorschriften der Beklagten als auch gemäß § 14 Abs. 2 Satz 1 StVO unabhängig von der Beschaffenheit des Geländes erforderliche doppelte Sicherung des abgestellten Fahrzeugs mittels Handbremse und Einlegen eines Ganges vorzunehmen. Dieser Sachverhalt steht zur Überzeugung des Gerichts aufgrund des Anscheinsbeweises fest, da im Lichte des durch eine Fachwerkstatt unmittelbar im Nachgang des Schadensfalles festgestellten ordnungsgemäßen Zustandes der Feststellbremse (Bl. 26 der Regressakte) ansonsten ein Abrollen des Fahrzeugs ausgeschlossen gewesen wäre (vgl. NdsOVG, B.v. 02.04.2013 – 5 LA 50/12 – juris Rn. 7; BayVGh, B.v. 29.01.2014 – 6 ZB 12.1817 – juris Rn. 7; VG Augsburg, U.v. 13.04.2018 – Au 2 K 17.1704 – juris Rn. 33).

32

Insbesondere sind die Einwendungen der Klägerin hinsichtlich der allgemeinen Überprüfung von Handbremsen nicht logisch nachvollziehbar und führen daher auch zu keiner anderen Bewertung des Sachverhalts. Die Klägerin hat ausgeführt, bei einer durchschnittlichen Beladung während einer Zustellung und einer Halteposition auf abschüssiger Straße müsse davon ausgegangen werden, dass die Handbremse deutlich mehr als 16% des Fahrzeuggewichts abbremsen müsse. Dies könnten bis zu 500 kg Zuladung sein. So sei es ohne Weiteres möglich, dass es trotz ausreichend stark angezogener Handbremse zu einem

Abrollen des Fahrzeugs kommen könne, ohne dass hierfür eine grobe Fahrlässigkeit vorliegen müsse. Nach Auskunft mehrerer Werkstätten sei es nicht unmöglich, dass es dann beim langsamen Rückwärtsrollen den eingelegten Gang mit herausdrücke. Dies sei besonders bei stark belasteten Getrieben der Fall, was bei Postfahrzeugen, die ständig anfahren und anhalten müssten, gegeben sei.

33

Diese Einwände greifen aus mehreren Gründen nicht durch. Zum einen würde es einen gravierenden Sachmangel an einem Transportfahrzeug darstellen, wenn die Handbremse quasi nur auf ebener Fläche bei leerem Fahrzeug sicher funktionsfähig wäre. In diesem Fall wäre das Fahrzeug für seinen bestimmungsgemäßen Gebrauch nicht einsetzbar, denn es ist vollkommen realitätsfern anzunehmen, dass man ein Transportfahrzeug üblicherweise nur leer im abschüssigen Gelände oder eben beladen, dann aber nur auf ebener Fläche sicher abstellen kann.

34

Zum anderen mutet der weitere Einwand der Klägerin, es habe den zusätzlich eingelegten Gang herausgedrückt, als die von ihr betätigte Feststellbremse den Dienst versagt habe, realitätsfern an. Dies wäre zunächst ein nicht sehr wahrscheinlicher Fall eines doppelten technischen Versagens, der nach den eigenen Ausführungen der Klägerin besonders bei Fahrzeugen mit stark belasteten Getrieben vorkomme. Von einem derart stark vorbelasteten Getriebe kann hier aber schon deshalb nicht ausgegangen werden, weil die Klägerin mit einem beinahe ungebrauchten Fahrzeug mit einem Kilometerstand von lediglich ... gefahrenen Kilometern zum Unfallzeitpunkt ihre Zustellungen getätigt hat.

35

Auch kann sich die wohl nicht durchgeführte Einweisung rechtlich nicht zugunsten der Klägerin niederschlagen. Die Klägerin war nach den eigenen Ausführungen der Beklagtenseite vor Jahren auf einen VW T5 eingewiesen worden, benutzte zwischenzeitlich wegen ihres Rückenleidens einen VW Caddy und verwendete im Unfallzeitpunkt seit ca. zwei bis drei Monaten einen VW T6. Dieser Umstand steht in keinem Zusammenhang mit den Bedienungsfehlern, die zu dem streitgegenständlichen „Abroller“ geführt haben.

36

Bei dem VW T6 handelt es sich im Verhältnis zu dem VW T5, auf den die Klägerin eingewiesen worden war, nicht um ein vollkommen anderes Modell, sondern lediglich um ein sog. „Facelift“. Ein Facelift bei einem Auto beinhaltet in der Regel optische Verbesserungen wie neue Lackfarben, Designänderungen in der Innenausstattung sowie Anpassungen an Lichtern, Stoßfängern und anderen äußeren Merkmalen. Karosserie und Bodengruppe bleiben normalerweise unverändert. Wesentlich sind auch technische Updates, die zu stärkeren Motorleistungen oder sparsamerem Kraftstoffverbrauch führen können (<https://www.meinauto.de/lp/lexikon/facelift>). Das bedeutet gleichzeitig, dass die grundlegende Bedienung nahezu unverändert bleibt. Selbst wenn allerdings auch bei den wesentlichen Funktionen, die hier streitgegenständlich zu thematisieren sind, Änderungen vorgenommen worden sein sollten, so ist der Klägerin entgegenzuhalten, dass sie bis zum Unfallzeitpunkt zwei bis drei Monate offensichtlich problemlos mit dem Fahrzeug umzugehen in der Lage gewesen ist.

37

Schließlich kann sich auch die von der Klägerin beklagte Start-Stopp-Automatik rechtlich nicht zu ihren Gunsten auswirken. Wird nämlich der Motor ausgeschaltet, wie es beim Abstellen stets gefordert ist (s.o.), ist diese außer Funktion. Diese Automatik hat lediglich beim in Betrieb befindlichen Fahrzeug kraftstoffsparende Auswirkungen dergestalt, dass bei einem kurzzeitigen Stehenbleiben bis zum Wiederaufahren der Motor vorübergehend von selbst ausgeht, damit beispielsweise nicht an roten Ampeln fortwährend der Motor läuft. Fährt man an, startet der Motor automatisch wieder. Hätte diese technische Vorrichtung zum streitgegenständlichen Unfall geführt, würde dies bedeuten, dass die Klägerin gerade nicht bei ausgeschaltetem Motor, sondern bei laufendem Fahrzeug ausgestiegen wäre. Gerade dies hat sie aber nach ihren eigenen Angaben nicht getan.

38

Auch die nach unwidersprochenen Ausführungen der Klägerin im Unfallzeitpunkt noch nicht montierte Einstiegshilfe kann keinerlei Auswirkungen auf die bisher vorgenommene rechtliche Bewertung haben. Denn das Aussteigen folgt zeitlich nach den von der Klägerin beim Aussteigen vorzunehmenden Sicherungshandlungen (Handbremse anziehen, Motor ausschalten, gegenläufigen Gang einlegen). Ein

nach Ausführung dieser Handgriffe erfolgreicher beschwerlicher Ausstieg aus dem Fahrzeug wird erst nach Durchführung der streitgegenständlichen Verhaltensmaßnahmen relevant.

39

Ohne Auswirkung auf die rechtliche Beurteilung bleiben auch die gesundheitlichen Einschränkungen der Klägerin an sich. Hierzu ist zunächst zu erwähnen, dass der behandelnde Arzt in dem einzig vorgelegten ärztlichen Schreiben eine Diagnose gar nicht nennt. Dieser Umstand ist aber ohne Belang, da in dem Attest jedenfalls die Auswirkungen genannt werden, die das Rückenleiden der Klägerin nach sich zieht. Danach seien der Klägerin Tätigkeiten untersagt, die zu einer Überlastung des Achsenorgans und der Schulter- und Kniegelenke führten. Dies betreffe insbesondere das Heben und Tragen schwerer Gegenstände, längeres Arbeiten über die Horizontale, kniende und hockende Tätigkeiten sowie das Gehen und Stehen auf unebenem Boden und langes Stehen auf Leitern. Zudem sei der Arbeitsplatz so zu gestalten, dass kein tiefes Sitzen notwendig sei. Hierzu gehörten ein höhenverstellbarer Schreibtisch, erhöhte Sitzmöglichkeiten und das Arbeiten müsse wechselseitig stehend, gehend und sitzend stattfinden können. In keinem Punkt lässt sich dem Attest ein Hinweis darauf entnehmen, dass die gesundheitlichen Einschränkungen der Klägerin dergestalt wären, dass sie entweder kognitiv oder motorisch nicht oder nur eingeschränkt in der Lage wäre, die Sicherungsvorkehrungen beim Abstellen von Fahrzeugen auszuführen.

40

Somit hat die Klägerin grob fahrlässig die Verhaltenspflichten verletzt, die jedem Kraftfahrer beim Abstellen eines Fahrzeugs auch bei einem nur leichten Gefälle ohne Weiteres einleuchten. Dies gilt in gleicher Weise für Postzusteller, auch wenn sie solche Routinevorgänge während der Zustellung täglich in hoher Zahl durchführen müssen. Besondere Umstände in der Person der Klägerin, die den Grund des Versäumnisses erkennen und in einem milderem Licht erscheinen lassen könnten, liegen wie ausgeführt nicht vor (vgl. zum Ganzen: BayVGh, B.v. 26.02.2018 – 6 ZB 17.2324 – juris Rn. 8; B.v. 29.01.2014 – 6 ZB 12.1817 – juris Rn. 7; VG Ansbach, U.v. 07.05.2014 – AN 11 K 13.1851 – juris Rn. 18; VG Augsburg, U.v. 29.08.2013 – Au 2 K 13.276 – juris Rn. 21f.).

41

Insbesondere ist vorliegend auch kein bloßes sog. Augenblicksversagen gegeben. Hierfür wäre erforderlich, dass die Klägerin einen Routinehandgriff wegen einer Ablenkung durch äußere Umstände ausnahmsweise vergessen hätte (vgl. VG Augsburg, U.v. 13.04.2018 – Au 2 K 17.1704 – juris Rn. 35; OLG Karlsruhe, U.v. 08.03.2007 – 19 U 127/06 – juris Rn. 14). Das Vorliegen solcher äußeren Umstände wird von Klägerseite ohnehin nicht behauptet.

42

Nach alledem hat die Beklagte als geschädigter Dienstherr Anspruch auf Ersatz des adäquat kausal entstandenen Schadens. Die Schadenshöhe bestimmt sich nach den Vorgaben der §§ 249 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB). Infolge des Unfalls ist der Beklagten ein Reparaturschaden in Höhe von 8.731,77 Euro netto entstanden. Soweit die Klägerseite die Höhe dieses Schadens bestreitet, belegt die in der Behördenakte befindliche Rechnung der ... vom 09.06.2022 die durchgeführte Reparatur des Dienstwagens und die Höhe der dabei entstandenen Reparaturkosten. In der Behördenakte befinden sich zudem mehrere Lichtbilder, die die entstandenen Schäden am Zustellfahrzeug dokumentieren. Diese Schäden stimmen mit den Angaben in der in den Akten befindlichen Schadensmeldung überein. In Zusammenschau mit der vorgenannten Liquidation ergibt sich insbesondere schlüssig, dass infolge des Abrollens und der Kollision sowohl mit einem Verkehrsschild als auch mit einem Wäscheständer (entsprechende Lichtbilder der Beschädigungen befinden sich ebenfalls in der Akte) die Unterbodenverkleidung und die beschädigte Schiebetür samt Zubehör aufgrund der Kollision ausgetauscht werden mussten. Das Gericht hat daher keinerlei Zweifel, dass die genannten Schäden aus dem Unfall vom 10.03.2022 resultieren. Angesichts der entstandenen erheblichen Schäden am Zustellfahrzeug bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die veranschlagten Reparaturkosten unangemessen hoch sind. Das Bestreiten der Klägerseite ist – trotz erfolgter Akteneinsicht – insoweit pauschal geblieben. Es bestand daher kein Anlass zu weitergehenden gerichtlichen Ermittlungen.

43

Lediglich ergänzend sei ausgeführt, dass zum Schaden weiterhin in der Rechnung enthaltene Mehrwertsteueranteil zählt. Nach § 1 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) fällt die Umsatzsteuer grundsätzlich an, wenn Leistungen durch einen Unternehmer ausgeführt werden. Im Hinblick darauf erlangt

die Beklagte bei Erstattung der Umsatzsteuer durch die Klägerin unmittelbar keinen Vorteil, weil die Umsatzsteuer tatsächlich an das beauftragte Unternehmen bezahlt wurde. Insoweit werden ihr nur die angefallenen Kosten als Ausgleich für den entstandenen Schaden ersetzt (vgl. BGH, U.v. 14.09.2004 – VI ZR 97/04 – NZV 2005, 29; U.v. 18.03.2014 – VI ZR 10/13 – juris Rn. 16).

44

Schließlich ergibt sich keine Beschränkung der Schadenshöhe aus dem Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens. Ein solcher ist anzunehmen, wenn die (voraussichtlichen) Kosten der Reparatur mehr als 30% über dem Wiederbeschaffungswert liegen und die Instandsetzung eines beschädigten Fahrzeuges damit in aller Regel wirtschaftlich unvernünftig ist mit der Folge, dass das Kraftfahrzeug nicht mehr reparaturwürdig ist und der Geschädigte vom Schädiger grundsätzlich nur die Wiederbeschaffungskosten verlangen kann (siehe: BGH, U.v. 08.02.2011 – VI ZR 79/10 – NJW 2011, 1435 m.w.N.). Dass die bei 8.731,77 Euro liegenden Reparaturkosten des Unfallfahrzeugs, welches laut Fahrzeugdaten am 19.07.2019 gebaut worden war (Bl. 16 der Regressakte) und laut Schadensmeldung (Bl. 3 der Regressakte) erst einen Kilometerstand von ... km aufwies, mehr als 30% über dem Wiederbeschaffungswert liegen, ist weder ersichtlich noch dargetan.

45

Auch ein zur Schadensminderung führendes Mitverschulden des Dienstherrn ist nicht erkennbar. Er hat das Verhalten beim Verlassen der Fahrzeuge durch die Zusteller umfassend, eindeutig und übereinstimmend mit der Rechtslage im allgemeinen Straßenverkehr geregelt. Eine Verpflichtung des Dienstherrn zum Abschluss einer Versicherung für derartige Fälle wie hier besteht schon nicht und hätte wohl auch keine Entlastung für die Klägerin gebracht, da auch im Rahmen der Haftpflichtversicherung eine Leistungspflicht im Fall der groben Fahrlässigkeit (vgl. OLG Karlsruhe, U.v. 08.03.2007 – 19 U 127/06 – juris) wiederum ausgeschlossen wäre.

46

2. Die Klägerin hat als unterliegende Beteiligte die Kosten des Verfahrens nach § 154 Abs. 1 VwGO zu tragen. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11 der Zivilprozessordnung (ZPO). § 711 ZPO ist nicht entsprechend anzuwenden.