

Die deliktische Haftung für klimaschutzmotivierte Straßenblockaden

Ref. iur. Lennart Dethlefs, Frankfurt am Main*

Der Klimawandel und seine Auswirkungen zählen zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Diejenigen, die sich für weitreichendere Klimaschutzmaßnahmen einsetzen, machen auf ihre Position immer wieder durch Blockadeaktionen, bis vor kurzem auch durch Straßenblockaden, aufmerksam. Während die strafrechtlichen Folgen solcher Proteste seit langem gerichtlich aufgearbeitet werden, sind ihre deliktischen Haftungsfolgen weitgehend ungeklärt. Die durch sie verursachten Rechts- oder Rechtsgutsverletzungen können den Protestierenden i.R.v. § 823 Abs. 1 BGB nicht zugerechnet werden. Mangels Schutzzweckzusammenhangs gilt dies ebenfalls bei § 823 Abs. 2 BGB. Denkbar ist allein eine einzelfallabhängige Haftung nach § 826 BGB. Die Alltäglichkeit der Protestform „Verkehrsstau“ macht eine deliktische Haftung insgesamt unwahrscheinlich.

Sachverhalt

In den Jahren 2022, 2023 und bis in das Jahr 2024 hinein rief das Bündnis „Letzte Generation“ zu Straßenblockaden auf.¹ Im Rahmen solcher Aktionen setzten sich Protestierende auf der gesamten Breite einer Fahrbahn nebeneinander und kleben sich mit ihren Handflächen auf dieser fest, sodass die Straße unpassierbar wurde und Verkehrsstaus entstanden. In dieser Situation kann es zu verschiedenen Schadensszenarien kommen. Denkbar sind vor allem Schäden aufgrund von verzögerten Rettungsmaßnahmen und Schäden, die aufgrund der staubedingten Verzögerung eintreten, wenn etwa Termine nicht oder nur verspätet wahrgenommen werden können. Als Anspruchsgrundlagen kommen §§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 und 826 BGB in Frage.

Lösungsvorschlag

I. Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB	2
1. Schäden unter Mitwirkung Dritter	2
2. Vermögensschäden aufgrund der staubedingten Verzögerung	4
a) Schutzzumfang des § 823 Abs. 1 BGB	4
b) Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung	4
aa) Voraussetzungen	5
(1) Vollständige Aufhebung der Nutzbarkeit	5
(2) Dauer	6

* Der Autor hat im August 2024 seine Erste Juristische Staatsprüfung abgelegt und ist seit Januar 2025 Referendar am Landgericht Frankfurt am Main.

¹ Siehe hierzu Pressemitteilung „Strategie für 2024“, abrufbar unter <https://letztegeneration.org/pm/strategie-fuer-2024/> (21.1.2025).

(3) Unmittelbarkeit.....	6
(4) Restriktion in der Literatur.....	7
(5) Zwischenergebnis.....	8
bb) Bewertung von Verkehrsstaus in der Literatur.....	8
cc) Kritik.....	9
(1) Vollständige Nutzungsaufhebung durch Verkehrsstaus.....	9
(2) Dauer.....	9
(3) Unmittelbarkeit als Wertungskriterium.....	9
(4) Andere Wertungskriterien.....	9
dd) Zwischenergebnis.....	10
c) Sonstige Rechte.....	10
d) Allgemeines Lebensrisiko.....	10
3. Ergebnis.....	11
II. Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB.....	11
1. Nötigung § 240 StGB.....	11
2. Verbotene Eigenmacht § 858 Abs. 1 BGB.....	11
3. Weitere Schutzgesetze.....	12
4. Ergebnis.....	12
III. Haftung nach § 826 BGB.....	12
IV. Ergebnis.....	14

I. Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Schadensszenarien i.R.d. § 823 Abs. 1 BGB getrennt betrachtet.

1. Schäden unter Mitwirkung Dritter

Die Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB setzt eine Rechts- oder Rechtsgutverletzung voraus. Bei einer Straßenblockade sind Verletzungen von Leben, Leib und Gesundheit durch die Verzögerung von Rettungsmaßnahmen denkbar. Traurige Berühmtheit erlangte der Fall, bei dem sich ein Rettungsfahrzeug auf dem Weg zu einer lebensgefährlich verletzten Radfahrerin befand und wegen eines durch eine Sitzblockade ausgelösten Staus erst verzögert an der Unfallstelle eintraf.²

Die Besonderheit in derartigen Sachverhaltskonstellationen liegt darin, dass die deliktische Handlung, also die Blockade der Fahrbahn, nicht unmittelbar zu den jeweiligen Rechts- oder Rechtsgutverletzungen führt, sondern erst das Verhalten Dritter. Auch wenn die Straßenblockade als adäquat kausal unterstellt wird, sind es die Staubeteiligten selbst, die die letzte kausale Ursache für die Verletzung setzen. Erst deren Anwesenheit verhindert das Durchkommen von Rettungsfahrzeugen.

² LTO v. 13.4.2023 https://www.lto.de/persistent/a_id/51533/ (21.1.2025).

Das Hinzutreten eigenverantwortlicher Handlungsbeiträge anderer Verkehrsteilnehmer lässt zwar eine bestehende äquivalente Kausalität nicht ohne Weiteres entfallen,³ ihr sonst ausufernder Charakter wird jedoch durch Zurechnungskriterien beschränkt, durch die das Verhalten Dritter oder der Geschädigten selbst berücksichtigt werden kann.⁴

Das Dazwischentreten Dritter kann bei wertender Betrachtung den Zurechnungszusammenhang unterbrechen. Wem ein tatbestandlicher Erfolg letztlich zuzurechnen ist, ist eine Frage der Verantwortungsbereiche.⁵ Über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus besteht ein Zurechnungszusammenhang, wenn die eigenverantwortliche Verletzungshandlung eines anderen durch das eigene pflichtwidrige Vorverhalten herausgefordert wurde.⁶ Stellt dieses jedoch lediglich eine Motivation für ein eigenmächtiges pflichtwidriges Verhalten dar, reicht dies für eine Zurechnung nicht aus.⁷

Den fließenden Verkehr nicht durch Blockaden zu stören, fällt in den Verantwortungsbereich der Protestierenden (vgl. § 315b StGB; § 1 Abs. 2 StVO). Ein Verkehrsstau begründet für die Betroffenen jedoch selbstständige Pflichten. Kommt es außerorts oder auf Autobahnen zur Staubildung, ist gem. § 11 Abs. 2 StVO für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen eine freie Gasse zu bilden. Hierdurch wird eine Handlungspflicht für jeden einzelnen Staubetroffenen begründet, die unabhängig von der Ursache des Staus nur an die Situation, also den bestehenden Stau selbst anknüpft. Es kommt nicht darauf an, ob die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen notwendig wird, etwa, weil der Stau durch einen Unfall verursacht wurde. Da die Staubetroffenen die Ursache des Staus häufig nicht kennen können, wäre eine hiervon abhängige Pflicht auch nicht sinnvoll. Sie haben also immer eine Rettungsgasse zu bilden, sobald der Verkehr ins Stocken gerät. Diese Pflicht liegt in ihrem alleinigen Verantwortungsbereich. So besteht nicht etwa eine Pflicht der für die Stauursache Verantwortlichen, eine Rettungsgasse einzufordern oder durchzusetzen. Besteht also aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Möglichkeit zur Bildung einer Rettungsgasse und nehmen die verpflichteten Staubetroffenen diese nicht wahr, verstoßen sie frei- und eigenverantwortlich gegen § 11 Abs. 2 StVO. Da die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse von der Stauursache unabhängig ist und die Stauverursacher selbst nicht Adressaten dieser Pflicht sind, ist auch der Verstoß gegen diese Pflicht vom vorangegangenen Pflichtverstoß der Protestierenden abstrahiert.

Ein Zurechnungszusammenhang zwischen der Blockade der Fahrbahn und der Verzögerung der Einsatzkräfte besteht daher nur, wenn der nachfolgende Pflichtverstoß durch den vorangegangenen Pflichtverstoß herausgefordert wurde. Das lässt sich bei einer Straßenblockade nicht ohne Weiteres begründen. Zwar mag eine fehlende Rettungsgasse bei Staubildung nicht ungewöhnlich sein, die Verletzung einer Pflicht wird aber nicht schon dadurch herausgefordert, dass sie überhaupt erst ausgelöst wird. Für die eigenverantwortliche und freie Entscheidung, keine Rettungsgasse zu bilden, ist die Stauverursachung nicht mehr als ein Anlass und damit lediglich eine Motivation. Dies reicht für eine Zurechnung nicht aus.⁸ Der Zurechnungszusammenhang wird daher regelmäßig entfallen.⁹

Auch Innerorts haben die Verkehrsteilnehmer dafür Sorge zu tragen, dass Einsatzfahrzeuge einen Stau passieren können. Hier besteht gem. § 38 Abs. 1 S. 2 StVO die Pflicht aller Verkehrsteilnehmer, Platz für Rettungsfahrzeuge zu schaffen. Die Situation unterscheidet sich insofern, als der Anknüp-

³ Nur wenn diese vollkommen unabhängig von der Handlung des Schädigers erfolgen, entfällt die äquivalente Kausalität BGHZ 58, 162 (165 f.) = NJW 1972, 904 (905 f.).

⁴ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 60 Rn. 31.

⁵ Wandt, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 11. Aufl. 2022, § 16 Rn. 155 Fn. 393.

⁶ BGHZ 58, 162 (167) = NJW 1972, 904 (906 f.).

⁷ BGHZ 58, 162 (167) = NJW 1972, 904 (906 f.).

⁸ BGHZ 58, 162 (167) = NJW 1972, 904 (906 f.).

⁹ So auch Lutz, JuS 2023, 385 (389).

fungspunkt für diese Pflicht nicht die Staubildung selbst, sondern die Anwesenheit von Einsatzfahrzeugen mit entsprechenden Einsatzsignalen ist. Ebenso wie außerorts trifft die Pflicht aber eben nur die Verkehrsteilnehmer, die den Einsatzfahrzeugen den Weg versperren. Im Grundsatz gelten die soeben angestellten Erwägungen zur Staubildung außerorts also auch hier.

Die Zurechnung von Rechtsgutverletzungen aufgrund der Verzögerung von Rettungsmaßnahmen wird daher regelmäßig entfallen.

2. Vermögensschäden aufgrund der staubedingten Verzögerung

Häufiger als Substanzschäden an Körper und Eigentum dürften ohnehin Vermögensschäden aller Art sein, die sich aus der staubedingten Verzögerung ergeben. Kommt es zu einer Blockade, besteht immer die Gefahr, dass die Staubetroffenen beispielsweise Termine verpassen und sich dies vermögensschädigend auswirkt. Solche Sachverhalte zeichnen sich dadurch aus, dass sie auf den ersten Blick als primäre Vermögensschäden daherkommen, die also nicht kausal auf eine Rechts- oder Rechtsverletzung gestützt werden können. Für solche gewährt § 823 Abs. 1 BGB jedoch keinen Schutz.¹⁰

a) Schutzzumfang des § 823 Abs. 1 BGB

Das deutsche Deliktsrecht sieht keine allgemeine Haftung für durch einen anderen herbeigeführte Schädigungen vor.¹¹ Es existiert keine Generalklausel, sondern ein Katalog an Haftungstatbeständen, die den Kreis der Berechtigten definieren und eine ausufernde Haftung, die ihrerseits die allgemeine Handlungsfreiheit über die Maßen beschneiden würde, verhindern.¹² I.R.d. § 823 Abs. 1 BGB erfolgt diese Begrenzung durch die Anknüpfung der Haftung an die Verletzung eines Rechts- oder Rechtsguts und dem damit einhergehenden Ausschluss einer Haftung für primäre Vermögensschäden.¹³ Kann also ein Vermögensschaden nicht auf eine Rechts- oder Rechtsgutsverletzung zurückgeführt werden, kommt eine Haftung nach der Konzeption des Deliktsrechts nur in den Ausnahmefällen von §§ 823 Abs. 2, 824 und 826 BGB in Betracht.¹⁴ Für den Ersatz von Vermögensschäden aufgrund der staubedingten Verzögerung nach § 823 Abs. 1 BGB ist es also Voraussetzung, dass sie erst aufgrund einer Rechts- oder Rechtsgutsverletzung entstanden sind.

b) Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung

In Betracht kommt eine Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung. Der deliktische Schutz durch § 823 Abs. 1 BGB erstreckt sich ausdrücklich auf das Eigentumsrecht und gilt für jede seiner Dimensionen. Neben der Substanz und der rechtlichen Zuordnung des Eigentums sind daher auch die dem Eigentümer durch §§ 903, 906, 1004 BGB zugewiesenen Ausschluss- und Nutzungsrechte umfasst.¹⁵ Durch den Stau kann allein die Nutzungsfunktion des Eigentums beeinträchtigt sein. Die Schwierigkeit bei der Feststellung einer Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung liegt darin, dass hieraus in aller Regel Vermögensschäden resultieren.¹⁶ Durch die Reichweite des Schutzes der Nutzungsfunktion wird also auch die Ersatzfähigkeit von Vermögensschäden defi-

¹⁰ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 3.

¹¹ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 2.

¹² Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 1 f.

¹³ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 3.

¹⁴ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 16.

¹⁵ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 128.

¹⁶ Hager, in: Staudinger, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 Rn. B 89; Greger, NZV 2023, 42 (44 f.).

niert. Um die gesetzgeberische Entscheidung gegen eine deliktische Fahrlässigkeitshaftung für primäre Vermögensschäden nicht zu unterlaufen, ist eine Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung bereits auf Tatbestandsebene restriktiv zu handhaben.¹⁷ Umgekehrt darf hierbei nicht der deliktische Eigentumsschutz ausgehöhlt werden. In diesem Spannungsfeld ist die Reichweite des Eigentumsschutzes zu bestimmen.

aa) Voraussetzungen

Die Frage nach den Voraussetzungen einer Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung war bereits vielfach Gegenstand höchstrichterlicher Entscheidungen.¹⁸ Die Rechtsprechung hat zur Abgrenzung zwischen eigentumsrelevanten Nutzungsbeeinträchtigungen und hinzunehmenden Einschränkungen bereits verschiedene Kriterien diskutiert. Zu diesen gehören die vollständige Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit,¹⁹ die zeitliche Erheblichkeit der Beeinträchtigung²⁰ und die Unmittelbarkeit der Einwirkung auf die Sache selbst.²¹

(1) Vollständige Aufhebung der Nutzbarkeit

Ihren Anfang nahm die Bewertung dieser Thematik in der Rechtsprechung mit dem „Fleet-Fall“²². Geklagt hatte der Eigentümer mehrerer Transportschiffe, die einen bestimmten Hafen anfahren sollten, der nur über einen Kanal zu erreichen war. Dieser Kanal stürzte ein und wurde für die Transportschiffe unpassierbar. Eines dieser Schiffe war hierdurch in der Bucht eingeschlossen, anderen wurde es so unmöglich, den Hafen zu erreichen, obwohl dies ihr eigentliches Ziel war.

Der BGH nahm eine Eigentumsverletzung wegen Nutzungsbeeinträchtigung allein für das eingeschlossene Transportschiff an. Dieses konnte sich nur noch im Hafenbecken bewegen und war so seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch als Transportmittel vollständig entzogen.²³ Für die übrigen Transportschiffe desselben Eigentümers, die die besagte Bucht nach dessen Willen zwar ansteuern sollten aber nicht konnten, ihre Bewegungsfreiheit im Übrigen aber behielten, wurde die Eigentumsverletzung abgelehnt, da diese zwar nicht wunschgemäß, aber dennoch bestimmungsgemäß genutzt werden konnten.²⁴

Demnach stellt nicht jede beliebige Einschränkung der Nutzbarkeit einer Sache eine Eigentumsverletzung dar. Kann die Sache zwar nicht in der gewünschten Art und Weise verwendet werden, ist der bestimmungsgemäße Gebrauch aber nach wie vor möglich, liegt hierin keine Eigentumsverletzung.²⁵ Das Eigentumsrecht schützt nicht den Willen zu einer bestimmten Nutzung. Es vermittelt zwar gem. § 903 S. 1 BGB das Recht, mit ihr nach Belieben zu verfahren, dieses Recht besteht aber nur in Bezug auf die Sache selbst und nicht gegen Dritte. So ist die Ausübung des Gemeingebrauchs an öffentlichen Einrichtungen nicht durch das Eigentumsrecht geschützt.²⁶ Auch sonst vermittelt das

¹⁷ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 128; Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 315; Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3c).

¹⁸ BGHZ 55, 153; 105, 346; 137, 89; BGH NJW 1977, 2264; BGH NJW 2015, 1174; BGH NJW 2022, 3789; BGH NJW-RR 2005, 673; BGH NJW-RR 2017, 219.

¹⁹ BGHZ 55, 153 (159) = NJW 1971, 886 (888).

²⁰ BGH NJW-RR 2017, 219 (221); BGH NJW 2022, 3789 (3790).

²¹ BGH NJW 2015, 1174 (1175); 2022, 3789 (3790); kritisch Picker, NJW 2015, 2304 (2305); Ostendorf, JZ 2023, 253 (254); Wagner, JZ 2015, 682 (683).

²² BGHZ 55, 153 = BGH NJW 1971, 886.

²³ BGHZ 55, 153 (159) = NJW 1971, 886 (888).

²⁴ BGHZ 55, 153 (160) = NJW 1971, 886 (888).

²⁵ BGHZ 55, 153 (160) = NJW 1971, 886 (888).

²⁶ BGHZ 55, 153 (160) = NJW 1971, 886 (888).

Eigentumsrecht keinen Anspruch darauf, zur Ausübung des eigenen Nutzungsrechts das Eigentum Dritter verwenden zu dürfen.²⁷ Vielmehr kollidiert das Nutzungsrecht des Eigentümers mit deren allgemeiner Handlungsfreiheit, die bei der Bestimmung seiner Reichweite berücksichtigt werden muss.²⁸

Geschützt ist also nur die Möglichkeit, das Eigentum ganz grundsätzlich nutzen zu können. Eine Eigentumsverletzung liegt daher erst dann vor, wenn die bestimmungsgemäße Nutzbarkeit vollständig aufgehoben ist.²⁹ Diese Situation kommt einer Sachentziehung gleich.³⁰ Durch die Berücksichtigung dieses harten Kriteriums, das sich aus der rechtlichen Natur des Eigentumsrechts selbst ergibt, verringert sich der Kreis der potentiell Berechtigten und damit auch die Gefahr einer ausufernden deliktischen Haftung.

(2) Dauer

Als eine weitere Voraussetzung wurde eine gewisse zeitliche Erheblichkeit der Nutzungsaufhebung angesehen, nachdem der BGH entschieden hatte, eine Eigentumsverletzung sei abzulehnen, „wenn [ein Transportmittel] unter Beibehaltung seiner Bewegungsmöglichkeit im Übrigen nur wenige Stunden an einer konkret geplanten Fahrt gehindert und dadurch lediglich seine wirtschaftliche Nutzung vorübergehend eingeengt“³¹ werde. Zuletzt stellte der BGH jedoch klar, dass es bei einer vollständigen Nutzungsaufhebung „nicht zusätzlich der Überschreitung einer zeitlich definierten Erheblichkeitsschwelle“³² bedürfe und erteilte diesem Kriterium damit eine klare Absage.

(3) Unmittelbarkeit

In seinem Urteil vom 9.12.2014 hat der BGH die Unmittelbarkeit der Beeinträchtigung als Voraussetzung für eine eigentumsrelevante Nutzungsbeeinträchtigung diskutiert.³³ Geklagt hatte der Betreiber einer Raststätte an der A5. Die Autobahn wurde wegen Baumaßnahmen für eine längere Zeit vollständig gesperrt; die Raststätte lag zwar nicht an dem gesperrten Autobahnabschnitt, jedoch kurz dahinter. Aufgrund der Sperrung und der im Radio verbreiteten Empfehlung, den Bereich großräumig zu umfahren, entschied sich der Betreiber, die Raststätte für die Dauer der Bauarbeiten zu schließen und verlangte Ersatz des entgangenen Gewinns.³⁴

I.R.v. § 823 Abs. 1 BGB verneinte der BGH eine Eigentumsverletzung. Eine solche setze zwar nicht zwingend eine Substanzverletzung voraus, sondern läge auch bei einer nicht unerheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Nutzung vor, diese müsse ihren Ursprung aber stets in einer „unmittelbaren Einwirkung auf die Sache selbst“³⁵ haben. Die Eigentumsverletzung sei daher abzulehnen, wenn „die wirtschaftliche Nutzung einer Anlage nur deshalb vorübergehend eingeengt wird, weil sie von Kunden infolge einer Störung des Zufahrtswegs nicht angefahren werden kann, ohne dass zugleich in die Sachsubstanz der Anlage eingegriffen [...] wurde.“³⁶

Diese Formulierung legt nahe, dass die Unmittelbarkeit im Sinne einer physischen Unmittelbarkeit, also im Sinne einer Einwirkung auf die Sachsubstanz zu verstehen ist. Eine solche Vorausset-

²⁷ Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3c).

²⁸ Wandt, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 11. Aufl. 2022, § 16 Rn. 30.

²⁹ BGHZ 55, 153 (159) = NJW 1971, 886 (888).

³⁰ BGH NJW-RR 2017, 219 (221).

³¹ BGH NJW-RR 2005, 673 (674).

³² BGH NJW-RR 2017, 219 (221); BGH NJW 2022, 3789 (3790).

³³ BGH NJW 2015, 1174 (1175).

³⁴ Zum Sachverhalt BGH NJW 2015, 1174.

³⁵ BGH NJW 2015, 1174 (1175).

³⁶ BGH NJW 2015, 1174 (1175).

zung stünde jedoch im Widerspruch zu der wenige Sätze zuvor getroffenen Feststellung, dass eine Eigentumsverletzung einen Eingriff in die Sachsubstanz gerade nicht voraussetze³⁷ und würde eine Abkehr von der bisherigen Rechtsprechungslinie bedeuten, nach der ein Substanzeingriff gerade nicht notwendig ist. Eine Eigentumsverletzung alleine aufgrund der vollständigen Aufhebung der Nutzbarkeit wäre damit ausgeschlossen. Das Kriterium der Unmittelbarkeit ist daher auf vielseitige Kritik gestoßen,³⁸ und wurde etwa als „wenig trennscharf“³⁹ oder „Widerspruch in sich“⁴⁰ bezeichnet.

In späteren Entscheidungen ging der BGH weiterhin davon aus, dass Nutzungsbeeinträchtigungen ohne Einwirkung auf die Sachsubstanz eigentumsrelevant sind.⁴¹ Zudem soll mit Verweis auf den Fleet-Fall, bei dem es eben keine unmittelbar physische Einwirkung auf die Sache gab, eine eigentumsrelevante Nutzungsbeeinträchtigung an Fahrzeugen nach wie vor bereits dann vorliegen, wenn diese ihre Bewegungsmöglichkeit verlieren und ihrer Funktion als Transportmittel beraubt werden.⁴²

Durch das Unmittelbarkeitskriterium sollte also nicht die physische Einwirkung zur Voraussetzung gemacht,⁴³ sondern vielmehr eine Finalität, also ein wertender Zusammenhang zwischen Schädigungsursache und -wirkung hergestellt werden. Auf diese Weise ließen sich bloße Reflex- und Zufallsschäden von der Haftung ausschließen und so ein ausuferndes Schadensbild begrenzen.

(4) Restriktion in der Literatur

Die Notwendigkeit einer weitergehenden Restriktion wird auch in der Literatur gesehen. Vergleichbar ist etwa der Vorschlag, dies durch eine funktionale Abgrenzung anhand der Wertung des Gesetzgebers gegen eine allgemeine deliktische Fahrlässigkeitshaftung für Vermögensschäden zu erreichen.⁴⁴ Der Alltag birgt stets die Gefahr, fahrlässig die Nutzungsmöglichkeit fremden Eigentums einzuschränken. Ein Bedürfnis für eine Restriktion der Haftung für derartige Schadensfälle soll daher überall dort bestehen, wo es zwar zu einer vollständigen Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit einer Sache kommt, deren Intensität aber so gering ist, dass ihre Anerkennung als Eigentumsverletzung die Haftungspotentialität ausufern ließe.⁴⁵ Das soll bei solchen Nutzungsbeeinträchtigungen der Fall sein, die eine Vielzahl von Personen gleichartig, gleichmäßig und zufällig treffen und „im Rahmen des im gesellschaftlichen Zusammenlebens einzukalkulierenden“⁴⁶ liegen.

Umgekehrt kann aber auch bezweifelt werden, ob es einer weiteren Restriktion auf Ebene der Rechtsverletzung bedarf. So wäre die Einführung des Unmittelbarkeitskriteriums in dem Verfahren der geschlossenen Raststätte gar nicht notwendig gewesen, denn die Nutzbarkeit der Raststätte war gerade nicht vollständig aufgehoben, sondern lediglich dadurch eingeschränkt, dass ein Zufahrtsweg abgeschnitten war. Sie war also grundsätzlich durchaus noch zu erreichen; selbst wenn aber der einzige Zufahrtsweg gesperrt gewesen wäre, wäre die Nutzbarkeit der Raststätte an sich hiervon nicht berührt. Die Nutzung fremder Infrastruktur ist vom Eigentumsrecht an der Sache nicht umfasst, sodass sich aus der fehlenden Zufahrtsmöglichkeit allein eben keine Eigentumsverletzung ergibt.⁴⁷

³⁷ BGH NJW 2015, 1174 (1175).

³⁸ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 316; Picker, NJW 2015, 2304 (2305); Ostendorf, JZ 2023, 253 (254); Wagner, JZ 2015, 682 (683).

³⁹ Wagner, JZ 2015, 682 (683).

⁴⁰ Picker, NJW 2015, 2304 (2305).

⁴¹ BGH NJW-RR 2017, 219 (221); BGH NJW 2022, 3789 (3790).

⁴² BGH NJW-RR 2017, 219 (221); BGH NJW 2022, 3789 (3790).

⁴³ Wandt, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 11. Aufl. 2022, § 16 Rn. 30.

⁴⁴ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317.

⁴⁵ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317.

⁴⁶ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317.

⁴⁷ So auch in BGH NJW 1977, 2264 (2265).

Die Eigentumsverletzung wäre also schon mangels vollständiger Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit auszuschließen gewesen.

Damit ist die Frage nach dem Umgang mit „diffusen Schadensbildern“⁴⁸ mit einer großen Anzahl zufällig betroffener Geschädigter natürlich noch nicht beantwortet, allerdings dürften die meisten Grenzfälle durch eine konsequente Anwendung des Leitkriteriums der vollständigen Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit in der weit überwiegenden Anzahl der Fälle zu einer zufriedenstellenden Lösung führen. Darüber hinaus besteht keine Notwendigkeit, den Umfang des Eigentumsrechts weiter zu beschränken. Der Eigentumsschutz des Einzelnen kann nicht davon abhängen, mit wie vielen anderen Personen er gleichzeitig betroffen ist.⁴⁹ Für den Einzelnen spielt es keine Rolle, ob er von einer Blockade alleine oder gemeinsam mit vielen anderen betroffen ist. Derartige Zufälligkeiten sind dem Geschädigten nicht aufzuerlegen. Hierfür bedürfte es jedenfalls nachvollziehbarer Grenzen. Gerade bei der zufälligen Betroffenheit einer Vielzahl von Personen, dürfte daher eine Lösung über die Zurechnung der Rechtsverletzung der bessere Weg sein.⁵⁰

(5) Zwischenergebnis

Erste und zwingende Voraussetzung für das Vorliegen einer Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung ist damit die vollständige Aufhebung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit einer Sache, wobei es auf die Dauer dieser Beeinträchtigung nicht ankommt. Eine klare Linie, unter welchen Umständen eine unmittelbare Beeinträchtigung vorliegen soll, ist nicht zu erkennen. Eine physische Einwirkung auf die Sachsubstanz ist hierdurch nicht vorausgesetzt. Allenfalls ist hierin eine funktionale Abgrenzung zur Restriktion der Haftung für eine große Menge an zufällig in geringen Umfang Geschädigten zu sehen, die jedoch konturlos bleibt. Es ist insofern fraglich, ob es eines weiteren Einschränkungskriteriums überhaupt bedarf oder ob nicht die Anforderung der vollständigen Nutzungsaufhebung ausreichend ist.

bb) Bewertung von Verkehrsstaus in der Literatur

Eine höchstrichterliche Entscheidung zur Frage der Eigentumsverletzung bei Verkehrsstaus existiert noch nicht.⁵¹ In der Literatur wurde diese schon häufiger aufgeworfen und wird mit Blick auf die Straßenblockaden erneut diskutiert, überwiegend aber verneint.⁵² Hierzu werden verschiedene Begründungen herangezogen. So soll eine Eigentumsverletzung deswegen nicht vorliegen, weil Verkehrsstaus in das allgemeine Lebensrisiko fallen,⁵³ nicht vom Schutzzweck der verletzten Norm umfasst sind⁵⁴ oder die Beeinträchtigung zeitlich nicht ausreichend erheblich ist.⁵⁵ Deutlich wird jedenfalls,

⁴⁸ Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317.

⁴⁹ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 132.

⁵⁰ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 132; Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3c).

⁵¹ Ausdrücklich offengelassen von BGH NJW 2022, 3789 (3791).

⁵² Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 823 Rn. 137; Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317; Zeuner, in: FS Flume, 1978, S. 755 (787); Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3c); Lutz, JuS 2023, 385 (388); Hager, in: Staudinger, Kommentar zum BGB, Neubearbeitung 2017, § 823 Rn. B 91; Behme, NJW 2023, 327 (328).

⁵³ Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 823 Rn. 137; Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317; Behme, NJW 2023, 327 (328); Wagner, JZ 2015, 682 (683); Greger, NZV 2023, 42 (45).

⁵⁴ Zeuner, in: FS Flume, 1978, S. 755 (786); Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 76 II 3c).

⁵⁵ Lutz, JuS 2023, 385 (388).

dass eine Haftung für die Herbeiführung von Verkehrsstaus vermieden werden soll. Dies wird offenbar als Fall einer „ausufernden“ deliktischen Haftung gesehen.

cc) Kritik

Nach den von der Rechtsprechung vorgegebenen Leitlinien liegt eine Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung jedoch vor.

(1) Vollständige Nutzungsaufhebung durch Verkehrsstaus

Die im Stau stehenden Fahrzeuge sind zunächst an der konkret geplanten Fahrt gehindert. Hierin besteht noch keine Eigentumsverletzung, weil dies allein die gewünschte Nutzung, nicht aber die Nutzbarkeit an sich betrifft. Wenn in einem Stau aber nicht gerade eine Ausweichmöglichkeit besteht, etwa über eine freie Spur oder eine Umleitung, ist es den Eigentümern gänzlich unmöglich ihr Fahrzeug zu bewegen und die bestimmungsgemäße Nutzbarkeit damit vollständig aufgehoben. Das bloße Rangieren, etwa zur Bildung einer Rettungsgasse, reicht, vergleichbar zu dem in der Bucht eingeschlossenen Schiff im Fleet-Fall, nicht zur Erfüllung des Bestimmungszwecks aus. Eine solche Situation ist in einem Stau regelmäßig anzunehmen. Dieser Zustand ist mit der Entziehung der Sache selbst vergleichbar.

(2) Dauer

Nachdem der BGH das Kriterium einer zeitlichen Erheblichkeit nunmehr ausdrücklich zurückgewiesen hat, kann eine Ablehnung der Eigentumsverletzung nicht mehr hierauf gestützt werden. Ob eine Beeinträchtigung aufgrund ihrer kurzen Dauer hinzunehmen ist, ist eine Frage der Sozialadäquanz einer bereits erfolgten Rechtsverletzung und kann bei deren Feststellung daher keine Rolle spielen.

(3) Unmittelbarkeit als Wertungskriterium

Nach dem oben Gesagten muss möglicherweise die Unmittelbarkeit der Beeinträchtigung als Wertungskriterium berücksichtigt werden. Nach Ansicht des BGH reicht es bei Fahrzeugen aber aus, dass diese in ihrer Funktion als Transportmittel ausgeschaltet sind.⁵⁶ Eine physische Einwirkung ist nicht erforderlich. Insofern kommt es nicht darauf an, dass sich die Protestierenden nicht an den Fahrzeugen selbst, sondern auf die Straße geklebt haben. Eine unmittelbare Einwirkung auf die Sache ist in einem Verkehrsstau daher gegeben.

(4) Andere Wertungskriterien

Die Reichweite des Eigentumsschutzes ist nach dem Zweck des Deliktsrechts aber möglicherweise anderweitig einzuschränken. Es handelt sich bei der Verursachung eines Staus typischerweise um ein solches Szenario, bei dem Eigentümer zufällig und in großer Zahl von der gleichen Verletzungshandlung betroffen sind und diese nicht nur eine individuell finale Wirkung entfaltet. Weiterhin ist die Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung durch eine Verzögerung in einem Verkehrsstau wohl als niedrig zu werten. Das Eigentumsrecht könnte von vornherein um solche alltäglichen Eingriffe gekürzt sein. Die Notwendigkeit einer solchen Beschneidung des Eigentumsrechts ist jedoch nach dem oben Gesagten für sich schon fraglich. Im konkreten Fall gibt es zudem keinen Anlass, die Schädiger vor einer ausufernden Haftung zu schützen. Zwar hängt auch hier vom Zufall ab, wer vom Stau betroffen ist, dieser wird aber vorsätzlich herbeigeführt. Den Schädigern ist bewusst, dass durch ihre

⁵⁶ BGH NJW-RR 2017, 219 (221); BGH NJW 2022, 3789 (3790); auch BAGE 152, 240 (246) = NJW 2016, 666 (667).

Aktion eine große und unbestimmte Menge an Personen betroffen sein wird. Die oben angestellten Restriktionsüberlegungen zum Schutz des Schädigers vor einer ausufernden Haftung können daher in diesem Fall nicht greifen.

dd) Zwischenergebnis

Eine Eigentumsverletzung durch die Aufhebung der Nutzbarkeit von Fahrzeugen im Verkehrsstau liegt damit vor.

c) Sonstige Rechte

Von § 823 Abs. 1 BGB sind außerdem sonstige Rechte geschützt. Umfasst ist jedenfalls der unmittelbare berechtigte Besitz.⁵⁷ Die oben dargestellten Wertungen zur Eigentumsverletzung durch Nutzungsbeeinträchtigung sind hierauf übertragbar,⁵⁸ sodass auch dieser hier betroffen ist. Eine hier ebenfalls denkbare Verletzung des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb würde subsidiär zu einer Verletzung des Eigentumsrechts hinter dieser zurücktreten.

d) Allgemeines Lebensrisiko

Die Zurechnung von Rechtsverletzungen hängt auch davon ab, ob diese vom Schutzzweck der Norm umfasst sind.⁵⁹ Dabei besteht kein Schutz vor der Realisierung des allgemeinen Lebensrisikos.⁶⁰ Dieses umfasst „alle mit der natürlichen Existenz des Geschädigten als solcher üblicherweise verbundenen Möglichkeiten, rechtlich relevante Nachteile zu erleiden“⁶¹, also Risiken, die mit dem bloßen Dasein eines Jeden verbunden und im Alltag in Rechnung zu stellen sind. Wer sich im öffentlichen Verkehrsraum bewegt, muss damit rechnen, dass dieser auch von anderen genutzt wird und ihm nicht uneingeschränkt zur freien Verfügung steht. Verkehrsstaus entwickeln sich zudem oft unvorhergesehen und betreffen den Einzelnen ungezielt. Sie stellen daher ein allgemeines Lebensrisiko dar.⁶²

Aus dem Umstand, dass es sich im hier betrachteten Fall um vorsätzlich herbeigeführte Verkehrsstaus handelt, ergibt sich nichts anderes.⁶³ Auf einen „inneren Zusammenhang zwischen dem Risiko und dem es begründenden Momentum“⁶⁴ kommt es nicht an. Die Erhöhung einer Gefahr mag zwar nicht mehr unter das allgemeine Lebensrisiko fallen,⁶⁵ wer aber gerade eine solche Gefahr verursacht, die sich im Rahmen dessen bewegt, „was im täglichen Zusammenleben ohnehin unter Billigung der Rechtsordnung [...] hingenommen werden muss“⁶⁶, der erhöht keine Gefahr, sondern setzt eine Ursache für ihre Realisierung. Das Risiko bleibt inhaltlich unverändert, lediglich die individuelle Eintrittswahrscheinlichkeit wird erhöht. Das allgemeine Lebensrisiko besteht hier also nicht darin, auf einen verkehrsspezifischen Staugrund zu treffen, sondern in der Verkehrsspezifität der Stau-

⁵⁷ *Sprau*, in: Grüneberg, Kommentar zum BGB, 82. Aufl. 2023, § 823 Rn. 13.

⁵⁸ BGH NJW 1977, 2264 (2265); BGH NJW-RR 2005, 673 (675); BGH NJW-RR 2017, 219 (221).

⁵⁹ *Wandt*, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 11. Aufl. 2022, § 16 Rn. 143.

⁶⁰ *Oetker*, in: MüKo-BGB, Bd. 2, 9. Aufl. 2022, § 249 Rn. 194.

⁶¹ *Mädritch*, Das allgemeine Lebensrisiko, 1980, S. 130.

⁶² *Mädritch*, Das allgemeine Lebensrisiko, 1980, S. 59; *Spindler*, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 823 Rn. 137; *Patros/Pollithy*, NJOZ 2023, 1 (2); wohl auch *Behme*, NJW 2023, 327 (328); *Wagner*, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 823 Rn. 317.

⁶³ A.A. *Patros/Pollithy*, NJOZ 2023, 1 (2).

⁶⁴ *Patros/Pollithy*, NJOZ 2023, 1 (2).

⁶⁵ *Patros/Pollithy*, NJOZ 2023, 1 (3).

⁶⁶ *Oetker*, in: MüKo-BGB, Bd. 2, 9. Aufl. 2022, § 249 Rn. 194.

bildung an sich. Nur dieses realisiert sich, sodass die Zurechnung entfällt.

3. Ergebnis

Bei typisierter Betrachtung kommt eine Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB für Straßenblockaden also nicht in Betracht. Zwar kommt es hierbei zu Recht- oder Rechtsgutsverletzungen, regelmäßig werden diese den Schädigern jedoch nicht zuzurechnen sein.

II. Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB

Eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB setzt die Verletzung eines Schutzgesetzes voraus.

1. Nötigung § 240 StGB

§ 240 StGB stellt ein solches Schutzgesetz dar.⁶⁷ Gegen die Protestierenden wurden bereits zahlreiche Strafverfahren wegen Nötigung geführt.⁶⁸ Die Verwirklichung des Tatbestands lässt sich unter Rückgriff auf die „Zweite Reihe Rechtsprechung“ des BGH⁶⁹ bejahen. Die nach § 240 Abs. 2 StGB erforderliche Verwerflichkeit wird mit Blick auf die Ausübung von Grundrechten der Protestierenden intensiv diskutiert⁷⁰ und von den Gerichten meist bejaht,⁷¹ die zugleich eine auf die drohende Klimakatastrophe gestützte Rechtfertigung ablehnen.⁷² Eine Strafbarkeit ist daher in der Rechtsprechung nach überwiegender Auffassung gegeben. Jedoch sind auch durch § 823 Abs. 2 BGB nur solche Schäden ersatzfähig, die in den Schutzbereich der verletzten Norm fallen.⁷³ § 240 StGB schützt die freie Willensentschließung und -betätigung,⁷⁴ also nicht das Vermögen, sodass hierfür kein Schadenersatz verlangt werden kann.⁷⁵

2. Verbotene Eigenmacht § 858 Abs. 1 BGB

Durch die Beeinträchtigung des unmittelbaren, berechtigten Besitzes liegt eine Besitzstörung i.S.d. § 858 Abs. 1 BGB vor, welcher ebenfalls ein Schutzgesetz darstellt.⁷⁶ Zwar sind hieraus folgende Vermögensschäden über § 823 Abs. 2 BGB grundsätzlich ersatzfähig,⁷⁷ jedoch sind die §§ 858 ff. BGB selbst auf die Wiederherstellung der rechtmäßigen Besitzverhältnisse gerichtet. In ihren Schutzzweck fallen daher nur solche Vermögensschäden, die hiermit in Verbindung stehen. Da die Auflösung der Blockaden ohne Kosten für die betroffenen Verkehrsteilnehmer erfolgt, kommt auch hier kein Schadenersatz in Frage.

⁶⁷ BGH NJW 1962, 910; BGH NJW 1976, 1143 (1145).

⁶⁸ LTO v. 21.9.2023, abrufbar unter https://www.lto.de/persistent/a_id/52758/ (21.1.2025).

⁶⁹ BGHSt 41, 182 (185 f.) = NJW 1995, 2643 (2644).

⁷⁰ Preuß, NZV 2023, 60 (67); Homann, JA 2023, 554 (557); Zimmermann/Griesar, JuS 2023, 402 (406).

⁷¹ LG Berlin, Urt. v. 18.1.2023 – 518 Ns 31/22; AG Freiburg (Breisgau) KlimR 2023, 62; AG Berlin-Tiergarten NSTZ 2023, 242; a.A. AG Freiburg (Breisgau) KlimR 2023, 59; AG Berlin-Tiergarten NSTZ 2023, 239.

⁷² AG München, Urt. v. 30.11.2022 – 864 Ds 113, Js 200103/22; BayObLG, Beschl. v. 21.4.2023 – 205 StRR 63/23; AG Freiburg (Breisgau) KlimR 2023, 62 (64).

⁷³ BGHZ 19, 114 (126) = NJW 1956, 217 (219); Staudinger, in: Schulze u.a., BGB, Handkommentar, 12. Aufl. 2024, § 823 Rn. 149.

⁷⁴ Sinn, in: MüKo-StGB, Bd. 4, 4. Aufl. 2021, § 240 Rn. 2.

⁷⁵ Behme, NJW 2023, 327 (329); Patros/Pollithiy, NJOZ 2023, 1 (4).

⁷⁶ BGHZ 181, 233 (238) = NJW 2009, 2530 (2531).

⁷⁷ BGHZ 181, 233 = NJW 2009, 2530.

3. Weitere Schutzgesetze

Darüber hinaus kommen Delikte gegen die körperliche Unversehrtheit, die Behinderung von hilfeleistenden Personen (§ 323c Abs. 2 StGB) oder auch ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) in Frage. Sie alle sind Schutzgesetze,⁷⁸ werden jedoch aus den oben erörterten Gründen mangels Zurechenbarkeit in der Regel nicht verletzt sein. § 315b StGB setzt zudem eine konkrete Gefahr voraus,⁷⁹ die in den meisten Fällen nicht gegeben sein dürfte. Je nach Sachverhalt können auch Normen der StVO verletzt worden sein, die zwar nicht das Vermögen an sich,⁸⁰ vereinzelt aber Leib, Leben und Eigentum schützen.⁸¹ Eine Haftung für primäre Vermögensschäden kommt daher auch hiernach aber nicht in Betracht.

4. Ergebnis

Auch eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB wird regelmäßig ausscheiden.

III. Haftung nach § 826 BGB

Zuletzt kommt eine Haftung nach § 826 BGB in Betracht. Dieser sieht eine Haftung für primäre Vermögensschäden im Falle einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung vor und durchbricht damit den Grundsatz, nach dem solche durch das Deliktsrecht nicht ersatzfähig sein sollen.⁸² Der Eintritt eines Schadens ist haftungsbegründendes Tatbestandsmerkmal.⁸³ Die Schädigungshandlung muss sittenwidrig sein, wobei als sittenwidrig gilt, was gegen das „Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden“⁸⁴ verstößt. Die Rechtsprechung sieht dies bei einer besonderen Verwerflichkeit der Schädigungshandlung gegeben,⁸⁵ während die Literatur einen normativen Ansatz wählt⁸⁶ und sich insbesondere an der objektiven Werteordnung des Grundgesetzes orientiert,⁸⁷ die durch General Klauseln mittelbar auch im Zivilrecht wirkt.⁸⁸ Letztlich ist nach beiden Ansichten eine umfassende Interessenabwägung unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls anzustellen.⁸⁹

Straßenblockaden können Versammlungen i.S.d. Art. 8 GG darstellen.⁹⁰ Der Eröffnung des Schutzbereichs steht nicht entgegen, dass es sich dabei nach überwiegender Ansicht der Rechtsprechung um strafbare Nötigungen handelt, da die durch eine rein passive Blockade verübte Gewalt eine Versammlung nicht unfriedlich werden lässt.⁹¹ Zur Reichweite des Schutzes von Blockadeaktionen durch Art. 8 GG hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass niemand berechtigt sei, „tätlich in die Rechte anderer einzugreifen [...], um auf diese Weise die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zu

⁷⁸ Förster, in: BeckOK BGB, Stand: 1.5.2024, § 823 Rn. 291.

⁷⁹ Pegel, in: MüKo-StGB, Bd. 6, 4. Aufl. 2022, § 315b Rn. 54.

⁸⁰ BGH NJW 2004, 356 (357).

⁸¹ BGH NJW 2005, 2923 (2924).

⁸² Wagner, in: MüKo-BGB, Bd. 7, 9. Aufl. 2024, § 826 Rn. 4.

⁸³ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 65 Rn. 2.

⁸⁴ BGHZ 10, 228 (232) = NJW 1953, 1665; BGH NJW 2014, 383 (384).

⁸⁵ BGH NJW 2017, 250 (251); 2019, 2164 (2165).

⁸⁶ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 65 Rn. 4; Larenz/Canaris, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 2, Halbbd. 2, 13. Aufl. 1994, § 78 II 1a).

⁸⁷ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 65 Rn. 4.

⁸⁸ BVerfGE 7, 198 (206) = NJW 1958, 257.

⁸⁹ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 65 Rn. 5.

⁹⁰ BVerfGE 73, 206 (249) = NJW 1987, 43 (47).

⁹¹ BVerfGE 73, 206 (248) = NJW 1987, 43 (47).

erregen und eigenen Interessen oder Auffassungen Geltung zu verschaffen“⁹². Diese Ansicht wurde in Bezug auf § 240 StGB dahingehend weiterentwickelt, dass „Behinderungen und Zwangswirkungen [...] nur soweit durch Art. 8 GG gerechtfertigt [sind], wie sie als sozial-adäquate Nebenfolge mit [...] Demonstrationen verbunden sind und sich auch durch zumutbare Auflagen nicht vermeiden lassen“⁹³. An einer Sozialadäquanz soll es fehlen, wenn die Beeinträchtigung Dritter nicht nur Folge, sondern Zweck der Versammlung ist.⁹⁴ Das allein lässt jedoch nur die Rechtfertigung durch Art. 8 GG entfallen.⁹⁵ Die Verwerflichkeit einer Nötigung ist dennoch aufgrund der Umstände des Einzelfalls festzustellen.⁹⁶ Für die Feststellung der Sittenwidrigkeit kann insofern nichts anderes gelten.

Es ist demnach weiterhin zu berücksichtigen, ob der Protest ein kommunikatives Anliegen verfolgt und ob dieses in einem inhaltlichen Bezug zum eingesetzten Mittel steht.⁹⁷ Der Zweck der Blockadeaktionen liegt letztlich darin, auf die drohende Klimakatastrophe aufmerksam zu machen und auf politische Gegenmaßnahmen hinzuwirken.⁹⁸ Dieser Zweck lässt sich als Weg zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verstehen, der als Staatsziel in Art. 20a GG niedergelegt ist. Mit ihrem Protest richten sich die Beteiligten gegen Personen, die durch ihr Verhalten jedenfalls geringfügig an der Verursachung von Klimaveränderungen beteiligt sind. Die Protestierenden verfolgen also ein kommunikatives Anliegen, das in einem sachlichen Bezug zur Schädigungshandlung steht.⁹⁹ Darüber hinaus fließt der Schutz der Lebensgrundlagen schon aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Verankerung in Art. 20a GG als Teil der Werteordnung in die Abwägung mit ein.

Weitere in die Abwägung mit einzubeziehende Aspekte sind die Dauer der Beeinträchtigung, ob es Ausweichmöglichkeiten gibt, wie schnell solche eingerichtet werden können, ob zuvor auf die Aktion hingewiesen wurde und sich Behörden und Verkehrsteilnehmer deshalb auf diese einstellen konnten.¹⁰⁰ Auch die Sicherheitsrelevanz der Aktion kann eine Rolle spielen,¹⁰¹ wenn etwa ein Stau an einer besonders gefahrgeneigten Stelle entsteht. Zu berücksichtigen sind auch etwaige Dringlichkeitsgründe in der Person des Geschädigten.¹⁰² Hier kann berücksichtigt werden, ob besonders dringende Transporte, etwa Rettungsfahrten oder Organtransporte, aufgehalten werden. Im Rahmen der Sittenwidrigkeit sind zudem die Motive des Schädigers¹⁰³ sowie die Folgen der Schädigung zu berücksichtigen.¹⁰⁴ In diesem Zusammenhang ist den Protestierenden ihre altruistische Motivation zugute zu halten. Diese wird vom Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts¹⁰⁵ jedenfalls im Grundsatz getragen. Es wird weiterhin zu berücksichtigen sein, dass sich in der Schädigung nach dem oben Gesagten lediglich das allgemeine Lebensrisiko realisiert. Anders als im Rahmen der Zurechnung fließt hier jedoch in die Wertung mit ein, dass die Realisierung dieses Risikos vorsätzlich herbeigeführt wird, was zulasten der Protestierenden ins Gewicht fällt.

⁹² BGHSt 23, 46 (56) = NJW 1969, 1770 (1773).

⁹³ BVerfGE 73, 206 (250) = NJW 1987, 43 (47).

⁹⁴ BVerfGE 73, 206 (250) = NJW 1987, 43 (47).

⁹⁵ BVerfGE 73, 206 (250) = NJW 1987, 43 (47).

⁹⁶ BVerfGE 73, 206 (255 f.) = NJW 1987, 43 (49).

⁹⁷ BVerfGE 104, 92 (112) = NJW 2002, 1031 (1034).

⁹⁸ Zu den Zielen der „Letzten Generation“ siehe <https://letztegeneration.org/strategie/> (21.1.2025).

⁹⁹ So auch Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 826 Rn. 109; Patros/Pollithy, NJOZ 2023, 1 (4); Lutzi, JuS 2023, 385 (389); a.A. Behme, NJW 2023, 327 (329).

¹⁰⁰ BVerfGE 104, 92 (112) = NJW 2002, 1031 (1034).

¹⁰¹ Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 826 Rn. 109.

¹⁰² Spindler, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 826 Rn. 109.

¹⁰³ Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 19. Aufl. 2024, § 65 Rn. 5; Staudinger, in: Schulze u.a., BGB, Handkommentar, 12. Aufl. 2024, § 823 Rn. 7.

¹⁰⁴ Staudinger, in: Schulze u.a., BGB, Handkommentar, 12. Aufl. 2024, § 823 Rn. 7.

¹⁰⁵ BVerfGE 157, 30 = NJW 2021, 1723.

Als Leitlinie lässt sich daher festhalten, dass, je kürzer die Beeinträchtigung ist, dem ein umso bedeutenderes Interesse gegenüberstehen muss, gerade zum Blockadezeitpunkt an der blockierten Stelle vorbei fahren zu wollen. Bei Verzögerungen, wie sie im Berufsverkehr nahezu alltäglich vorkommen, ist eine Sittenwidrigkeit daher regelmäßig abzulehnen.¹⁰⁶

IV. Ergebnis

Eine Haftung für Schäden wegen Straßenblockaden dürfte den Protestierenden im Ergebnis wohl nicht drohen, was letztlich auf den restriktiven Vermögensschutz durch das Deliktsrecht zurückzuführen ist.

I.R.d. § 823 Abs. 1 BGB ist die Verletzung von Rechten oder Rechtsgütern als Voraussetzung der Haftung für Vermögensschäden zwar denkbar, wird den Schädigern jedoch nur in besonderen Sachverhaltskonstellationen zugerechnet werden können, weil die von ihnen verursachten Verkehrsstaus ein Alltagsphänomen darstellen, auf das sich die Betroffenen ohnehin einzustellen haben und das darüber hinaus für sie eigene Pflichten begründet, die sie unabhängig von deren Ursache zu erfüllen haben. Schutzgesetzverletzungen als Voraussetzung des § 823 Abs. 2 BGB liegen zwar ebenfalls vor, die relevanten Vermögensschäden sind von ihrem Schutzzweck jedoch regelmäßig nicht umfasst.

Es bleibt im Einzelfall also allein die Möglichkeit einer Haftung nach § 826 BGB. Diese ist aufgrund des restriktiven deliktischen Vermögensschutzes nicht vorschnell zu bejahen. Auch hier wird zu berücksichtigen sein, dass der Vermögensschaden auf ein Alltagsphänomen zurückzuführen ist.

¹⁰⁶ So im Ergebnis auch *Spindler*, in: BeckOGK BGB, Stand: 1.8.2023, § 826 Rn. 109; *Patros/Pollithy*, NJOZ 2023, 1 (5).