

Az.: 2 A 168/16  
3 K 206/12

beglaubigte  
Abschrift



# SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

## Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn

- Kläger -  
- Berufungskläger -

prozessbevollmächtigt:

gegen

den Freistaat Sachsen  
vertreten durch das Landesamt für Steuern und Finanzen  
Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden

- Beklagter -  
- Berufungsbeklagter -

wegen

qualifizierten Dienstunfalls  
hier: Berufung

hat der 2. Senat des Sächsischen Oberverwaltungsgerichts durch den Vizepräsidenten des Oberverwaltungsgerichts Dr. Grünberg, die Richterin am Oberverwaltungsgericht Hahn und die Richterin am Oberverwaltungsgericht Dr. Henke aufgrund der mündlichen Verhandlung

vom 20. März 2018

### **für Recht erkannt:**

Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Verwaltungsgerichts Chemnitz vom 22. August 2014 - 3 K 206/12 - geändert.

Der Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheids des Landesamts für Steuern und Finanzen vom 12. August 2011 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 9. Februar 2012 verpflichtet, dem Kläger ein erhöhtes Unfallruhegehalt und eine einmalige Unfallentschädigung, jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit, zu zahlen.

Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen.

Die Revision wird nicht zugelassen.

### **Tatbestand**

- 1 Der Kläger begehrt die Gewährung eines erhöhten Unfallruhegehalts sowie eine einmalige Unfallentschädigung.
- 2 Der am 7. Januar 19.. geborene Kläger, der als Polizeiobermeister (Besoldungsgruppe A 8) im Dienst des beklagten Freistaats Sachsen stand, wurde zuletzt im Streifendienst beim Autobahnpolizeirevier D verwendet. Mit Wirkung vom 1. November 2011 wurde er wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt.
- 3 Am 8. Mai 2008 erlitt der Kläger gegen 19:58 Uhr einen Dienstunfall. Er war zusammen mit einem anderen Beamten des Autobahnpolizeireviers als Fahrer eines Polizeieinsatzfahrzeugs auf der Bundesautobahn A 4 Chemnitz in Richtung Dresden unterwegs. Etwa 150 m vor der Raststätte „Dresdner Tor“ stellte er das Fahrzeug am Beginn des Ausfädelungstreifens, auf dem zu diesem Zeitpunkt mehrere Lastkraftwagen (Lkw) standen, mit eingeschaltetem Blaulicht ab. Der Kläger stieg aus dem Fahrzeug und lief in Richtung des letzten Lkw. Kurz hinter der Front des

Einsatzfahrzeugs wurde er seitlich von einem in die Zufahrt zur Raststätte einfahrenden Personenkraftwagen (Pkw) erfasst und schwer verletzt.

4 Durch (rechtskräftiges) Urteil vom 10. August 2010 - 81 Cs 704 Js 50800/08 225 - verurteilte das Amtsgericht Dippoldiswalde den Unfallverursacher wegen fahrlässiger Körperverletzung zu einer Geldstrafe und verhängte ein Fahrverbot gegen ihn.

5 Mit Bescheid vom 17. Dezember 2010 erkannte der Beklagte den Unfall unter Feststellung in einzelnen genannter Unfallfolgen als Dienstunfall an und stellte mit Bescheid vom 31. Januar 2013 weitere Unfallfolgen fest. Mit weiterem Bescheid vom 31. Januar 2013 gewährte der Beklagte dem Kläger ab dem 8. Mai 2008 einen Unfallausgleich auf der Grundlage einer festgestellten dienstunfallbedingten Minderung der Erwerbsfähigkeit (MdE) in Höhe von 90 vom Hundert.

6 Unter dem 21. Dezember 2010 beantragte der Kläger die Anerkennung des Unfalls als qualifizierten Dienstunfall und legte am 10. Januar 2011 Widerspruch gegen den Bescheid vom 17. Dezember 2010 ein. Diesen Antrag lehnte der Beklagte mit Bescheid vom 12. August 2011 ab. Zwar handele es sich bei der Absicherung der Abbiegespur zur Einfahrt in eine Raststätte an einer Bundesautobahn wegen der auf einer Autobahn üblichen hohen Geschwindigkeiten und dem Abstellen des Streifenwagens auf dem Abbiegefahrstreifen um eine verkehrspolizeiliche Tätigkeit, die an sich bereits als gefährlich eingestuft werden könne. Ein solcher Einsatz sei riskant, aber dennoch den Routinearbeiten zuzuordnen, und begründe allein noch keine ausgeprägte Lebensgefahr. Das Entstehen einer schweren Unfallsituation bei unglücklicher Verkettung der Umstände im Einzelfall lasse ebenfalls noch nicht auf das Vorliegen einer besonderen Lebensgefährlichkeit schließen. Den Widerspruch des Klägers wies der Beklagte mit Widerspruchsbescheid vom 9. Februar 2012 zurück. Ergänzend wurde ausgeführt, der Kläger sei zum Unfallzeitpunkt als Beamter der Autobahnpolizei tätig gewesen, zu deren Aufgaben u. a. Maßnahmen der Verkehrslenkung, die Aufnahme von Verkehrsunfällen, das Beseitigen von Verkehrsstörungen, Maßnahmen der Stauüberwachung und Stauabsicherung gehörten. Die Beamten seien speziell für diese Tätigkeit im Bereich der Autobahnen ausgebildet, geschult und trainiert. Bei in diesem Rahmen auszuführenden Arbeiten handele es sich um routinemäßige Dienstaufgaben. Die Absicherung der Raststätte

„Dresdner Tor“ sei demzufolge Bestandteil der normalen Diensttätigkeit des Klägers gewesen. Um eine besondere Lebensgefährdung durch diese Diensthandlung zu begründen, müssten besondere Umstände des Einzelfalls hinzukommen. Der Umstand, dass sich der Kläger am Rand einer Autobahn zur Absicherung der Abbiegespur in die Raststätte befunden habe, reiche hierfür ebenso wenig aus wie die auf einer Autobahn üblichen hohen Geschwindigkeiten. Der Aufenthalt auf dem Verzögerungstreifen sei nicht dem Aufenthalt auf den Fahrspuren einer Autobahn oder der Aufnahme eines Unfalls auf einer Autobahn ohne Standstreifen gleichzusetzen. Zudem sei der Kläger auf der Abbiegespur durch das dahinter stehende und mit Blaulicht versehene Dienstfahrzeug abgesichert gewesen. Widrige äußere Umstände hätten ebenfalls nicht vorgelegen. Sei die Diensthandlung von vornherein nicht mit einer besonderen Lebensgefahr verbunden, sondern trete diese erst durch die unvorhergesehene Fehlreaktion eines Autofahrers ein, sei dem Kläger die Lebensgefahr während der Diensthandlung nicht bewusst gewesen. Es sei daher davon auszugehen, dass für den Kläger nach dem Verlassen des Dienstfahrzeugs eine über das übliche Maß hinaus absehbare Gefährdung seines Lebens nicht gegeben gewesen sei.

- 7 Die vom Kläger erhobene Klage auf Zahlung eines erhöhten Unfallruhegehalts und einer einmaligen Unfallentschädigung wies das Verwaltungsgericht Chemnitz mit Urteil vom 22. August 2014 - 3 K 206/12 - ab. Beide Klaganträge hätten zur Voraussetzung, dass ein qualifizierter Dienstunfall vorliege. Voraussetzung hierfür sei zum einen, dass sich ein Beamter bei Ausübung einer Diensthandlung einer damit verbundenen besonderen Lebensgefahr aussetze und infolge dieser Gefährdung einen Dienstunfall erleide, und zum anderen, dass sich der betroffene Beamte bei der Diensthandlung der für sein Leben bestehenden Gefahr subjektiv bewusst sei, wobei dieses Bewusstsein in aller Regel bereits aus der Kenntnis der die Gefahr begründenden objektiv gefährlichen Umstände folge.
- 8 Eine das Leben des Klägers objektiv gefährdende Lage habe nicht bestanden. Der Kläger sei als Autobahnpolizist zum Zeitpunkt des Dienstunfalls im Rahmen eines für ihn normalen Vorgangs, nämlich zur Absicherung einer von Lkw überfüllten Raststätte, tätig gewesen und habe zu diesem Zweck den Verzögerungstreifen der Einfahrt zur Raststätte an dessen Anfang betreten, wo ihn der Schädiger aus fahrlässiger Unachtsamkeit schwer verletzt habe. Der Verzögerungstreifen diene der

Geschwindigkeitsverminderung beim Einfahren in die Raststätte; er sei kein Bestandteil der Hauptfahrbahn der Autobahn, sondern selbstständige Fahrbahn. Daher sei das Maß der objektiven Gefährlichkeit der Diensthandlung nicht mit dem permanenten Aufenthalt eines Polizisten auf dem rechten Fahrstreifen einer Autobahn zur Aufnahme eines Unfalls vergleichbar. Vielmehr habe das Dienstfahrzeug des Klägers mit eingeschaltetem Blaulicht das Ende der Lkw-Kolonnen auf dem Verzögerungsstreifen und den Beginn des Gefahrenbereichs für den auf den Verzögerungsstreifen einfließenden Verkehr deutlich markiert, so dass der Schädiger nach den Feststellungen im Strafurteil diesen Gefahrenpunkt bei den vorherrschenden günstigen Sicht- und Witterungsverhältnissen deutlich hätte wahrnehmen müssen und den Zusammenprall mit dem Kläger hätte verhindern können. Dass der Verlust des Lebens oder der Eintritt schwerer Verletzungen für den Kläger nach dem Aussteigen aus dem Fahrzeug objektiv wahrscheinlich oder doch sehr naheliegend gewesen sei, könne daher nicht gesagt werden. Zur Überzeugung des Gerichts habe es sich bei dem Abstellen des Dienstfahrzeugs mit Blaulicht, dem Aussteigen der beiden Polizeibeamten aus dem Fahrzeug und dem Betreten des Verzögerungsstreifens um eine im Rahmen der Tätigkeit der Autobahnpolizei übliche Diensthandlung zum Zwecke der Warnung anderer Verkehrsteilnehmer vor mit Lkw überfüllten Rastplätzen und zur Ordnung des sich dort ansammelnden Lkw-Verkehrs gehandelt, wie er auf deutschen Autobahnen regelmäßig vorkomme.

9 Dass sich der Kläger bei der Diensthandlung einer für sein Leben bestehenden Gefahr subjektiv bewusst gewesen sei, könne ebenfalls nicht gesagt werden. Weder der Kläger noch sein Kollege hätten beim Aussteigen aus dem Dienstfahrzeug Warnwesten getragen. Beide seien also offensichtlich subjektiv gerade nicht der Meinung gewesen, einer besonderen Gefahr ausgesetzt gewesen zu sein.

10 Auf den Antrag des Klägers hat der Senat mit Beschluss vom 21. März 2016 - 2 A 454/14 - auf Grundlage von § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO die Berufung zugelassen, zu deren Begründung der Kläger sein bisheriges Vorbringen wiederholt und vertieft. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts sei bei Dienstverrichtungen von Polizeibeamten auf Autobahnen stets von einem besonders hohen Gefährdungspotenzial auszugehen. Eine „normale“ Tätigkeit, bei der von vornherein von einem Nichtvorliegen einer objektiven Gefährdung auszugehen sei, gebe es für

Polizeibeamte auf Autobahnen nicht. Soweit man für die Annahme einer besonderen Lebensgefahr für verkehrspolizeiliche Tätigkeiten das Hinzutreten besonderer Umstände des Einzelfalls für erforderlich halte, seien diese vor allem das zum Zeitpunkt des Unfalls sehr starker Verkehrsaufkommen und die Tatsache, dass er, um seinen verkehrspolizeilichen Ordnungspflichten nachkommen zu können, den Ausfädelungstreifen direkt habe betreten müssen. Auch wenn dieser nicht als Bestandteil der Hauptfahrbahn der Autobahn, sondern als selbstständige Fahrbahn anzusehen sei, nehme das Verwaltungsgericht zu Unrecht an, dass das Gefährdungspotenzial dieses Streifens nicht mit dem der Hauptfahrbahn, sondern mit dem auf dem Seitenstreifen vergleichbar sei. Bei einem Ausfädelungstreifen handele es sich um einen Teil der Autobahn, der zum ständigen Befahren durch Fahrzeuge genutzt werden könne und wo, anders als auf dem Seitenstreifen, auch ständig damit gerechnet werden müsse, dass dieser befahren werde. Dies gelte umso mehr, als Fahrzeugführer oftmals spontan den Entschluss fassten, von der Autobahn ab- und auf eine Raststätte zu fahren. Eine solche Situation habe der Unfallverursacher in der Hauptverhandlung beschrieben. Das am Beginn des Verzögerungstreifens abgestellte Dienstfahrzeug mit eingeschaltetem Blaulicht habe nicht dazu geführt, dass keine objektiv lebensbedrohliche Situation wie beim Betreten der Fahrbahn bestanden habe. Vielmehr habe die Gefahr bestanden, dass Fahrzeuge seitlich am Dienstfahrzeug vorbei- und auf den Ausfädelungstreifen einführen. Zudem sei auf Grund des starken Lkw-Verkehrs auf dem rechten Fahrstreifen das Einsatzfahrzeug verdeckt gewesen. Auf die Sicht- und Wetterverhältnisse komme es daher nicht an. Ebenfalls nicht entscheidend sei, ob sich eine Gefahr erst nach einer Stunde Aufenthalt auf dem Fahrstreifen realisiere oder bereits kurze Zeit nach dem Aussteigen aus dem Einsatzfahrzeug.

- 11 Die Auffassung des Verwaltungsgerichts, das für die Annahme eines qualifizierten Dienstunfalls notwendige subjektive Element liege nicht vor, weil weder er noch sein Kollege Warnwesten getragen hätten, überzeuge nicht. Hieraus sei nicht zwingend abzuleiten, dass sie sich der lebensbedrohlichen Situation nicht bewusst gewesen seien. Es gebe bis heute keine Dienstvorschrift für die Autobahnpolizei, die das Anlegen der Warnweste beim Verlassen eines Fahrzeugs auf Autobahnen vorschreibe. Erst seit dem 1. Juli 2014 bestehe eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung. Zudem überziehe das Verwaltungsgericht die Anforderungen des

Bundesverwaltungsgerichts an das Vorliegen eines subjektiven Bewusstseins von der objektiven Gefährlichkeit der Diensthandlung. Im Übrigen sei die Annahme des Verwaltungsgerichts, ihm sei die objektive Gefährlichkeit seines Tuns nicht bewusst gewesen, lebensfremd.

12

Der Kläger beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgericht Chemnitz vom 22. August 2014 - 3 K 206/12 - zu ändern und den Beklagten unter Aufhebung des Bescheids des Landesamts für Steuern und Finanzen vom 12. August 2011 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 9. Februar 2012 zu verpflichten, dem Kläger ein erhöhtes Unfallruhegehalt sowie eine einmalige Unfallentschädigung, jeweils nebst Zinsen i. H. v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit, zu zahlen.

13

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

14

Er verteidigt das angefochtene Urteil.

15

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Behördenakte des Beklagten, die Akten des Verwaltungsgerichts Chemnitz sowie die Akten des Zulassungs- und Berufungsverfahrens verwiesen.

### **Entscheidungsgründe**

16

Die zulässige Berufung des Klägers hat Erfolg.

17

Das Verwaltungsgericht hat die Klage zu Unrecht abgewiesen. Der Kläger hat Anspruch auf ein erhöhtes Unfallruhegehalt und eine einmalige Unfallentschädigung. Das Urteil des Verwaltungsgerichts ist daher zu ändern und der Beklagte unter Aufhebung des Bescheids des Landesamts für Steuern und Finanzen vom 12. August 2011 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 9. Februar 2012 zur Zahlung zu verpflichten (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO).

- 18 1. Rechtsgrundlage für den Anspruch des Klägers auf erhöhtes Unfallruhegehalt ist § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG in der am 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Fassung (im Folgenden: BeamtVG a. F.). Die Bestimmung, die durch Art. 1 Nr. 25 Buchst. a des Versorgungsänderungsgesetzes 2001 vom 20. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3926, 3928) in das Beamtenversorgungsgesetz eingefügt worden war, galt ab 1. September 2006 zunächst nach Art. 125 a Abs. 1 Satz 1 GG im Bereich des Beklagten als Bundesrecht und ab 1. November 2007 auf Grund der Verweisung in § 17 Abs. 2 SächsBesG i. d. F. vom 17. Januar 2008 (SächsGVBl. S. 3) bis zum 31. März 2014 als Landesrecht fort. Diese Fassung der Vorschrift ist maßgeblich, weil die Frage, ob das Unfallgeschehen vom 8. Mai 2008 als qualifizierter Dienstunfall anzuerkennen ist, nach dem Recht zu entscheiden ist, das zum Zeitpunkt des Unfallereignisses gegolten hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 13. Dezember 2012 - 2 C 51.11 -, juris Rn. 8).
- 19 Nach § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. sind bei der Bemessung des Unfallruhegehalts 80 vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge aus der Endstufe der übernächsten Besoldungsgruppe zugrunde zu legen, wenn sich ein Beamter bei Ausübung einer Diensthandlung einer damit verbundenen besonderen Lebensgefahr aussetzt und er infolge dieser Gefährdung einen Dienstunfall erleidet, er infolge dieses Dienstunfalls dienstunfähig geworden und in den Ruhestand getreten und im Zeitpunkt des Eintritts in den Ruhestand infolge des Dienstunfalls in seiner Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 vom Hundert beschränkt ist.
- 20 Wie zwischen den Beteiligten nicht im Streit steht, handelte es sich bei dem Unfall des Klägers am 8. Mai 2008 um einen Dienstunfall. Dies ergibt sich aus den bestandskräftigen Bescheiden des Landesamts für Steuern und Finanzen vom 17. Oktober 2010 und 31. Januar 2013. Auf Grund des Unfalls ist der Kläger dienstunfähig geworden und mit Wirkung vom 1. November 2011 in den Ruhestand versetzt worden. Ferner ist der Kläger gemäß dem Bescheid des Landesamts für Steuern und Finanzen vom 31. Januar 2013 infolge des Dienstunfalls im Zeitpunkt der Ruhesetzung in seiner Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 vom Hundert, nämlich um 90 vom Hundert, beschränkt gewesen.

21 Entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts hat der Kläger den Dienstunfall auch bei Ausübung einer Diensthandlung, bei der er sich einer damit verbundenen besonderen Lebensgefahr ausgesetzt hat, infolge dieser Gefährdung erlitten.

22 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urt. v. 13. Dezember 2012 - 2 C 51.11 -, juris Rn. 10 ff; Beschl. v. 7. Oktober 2014 - 2 B 12.14 -, juris Rn. 10 und Beschl. v. 8. Februar 2017 - 2 B 2.16 -, juris Rn. 9) ist Voraussetzung eines sog. qualifizierten Dienstunfalls i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. zunächst in objektiver Hinsicht eine Diensthandlung, mit der für den Beamten typischerweise eine besondere, über das übliche Maß der Lebens- oder Gesundheitsgefährdung hinausgehende Lebensgefahr verbunden ist. Eine besondere Lebensgefahr setzt deutlich mehr voraus als eine gewisse allgemeine Gefährlichkeit des jeweiligen Dienstes. Es müssen solche gravierenden, gefahrerhöhenden Umstände bestehen, welche die Gefährdung weit über das „normale“ Maß hinausreichen lassen, so dass deren Eintritt als Realisierung der gesteigerten Gefährdungslage und nicht als Verwirklichung eines allgemeinen Berufsrisikos erscheint. Die Gewährung eines erhöhten Unfallruhegehalts erfordert somit eine Dienstverrichtung, die bei typischem Verlauf das Risiko entsprechender Verletzungen in sich birgt, so dass deren Eintritt sich als Verwirklichung der gesteigerten Gefährdungslage darstellt. Eine besondere Lebensgefahr ist mit der Diensthandlung verbunden, wenn bei ihrer Vornahme der Verlust des Lebens wahrscheinlich oder doch sehr naheliegend ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30. August 1993 - 2 B 67.93 -, juris Rn. 6). Allerdings muss der Tod nicht zwangsläufige Folge der Diensthandlung sein oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintreten. Ob die Diensthandlung für das Leben des Beamten eine solche Gefahr begründet hat, erfordert eine wertende Betrachtung der Umstände des konkreten Einzelfalls (vgl. BVerwG, Urt. v. 13. Dezember 2012 a. a. O., Rn. 10, 11; Beschl. v. 8. Februar 2017 a. a. O., Rn. 9). Dem schließt sich der Senat an.

23 Die Verknüpfung der Diensthandlung mit einer besonderen Lebensgefahr erfasst zunächst diejenigen Tätigkeiten, die bereits allgemein, d. h. bei „normaler“ Dienstverrichtung besonders gefahrgeneigt, d. h. mit Lebensgefahr verbunden sind, bei denen mithin das plötzliche Auftreten und die weitere Entwicklung der Gefahr der Diensthandlung von vornherein typischerweise innewohnen. Darüber hinaus sind aber auch solche dienstliche Tätigkeiten einzubeziehen, denen nicht schon generell als

solchen, sondern erst aufgrund im Einzelfall aufgetretener besonderer gefahrerhöhender Umstände bei einer Gesamtschau Lebensgefährlichkeit zukommt. Dabei muss die besondere Lebensgefahr der Diensthandlung nicht notwendigerweise von Anfang an anhaften; sie kann vielmehr im Einzelfall auch erst durch eine - zu Beginn der Diensthandlung unerwartete - Veränderung der Verhältnisse eintreten. Allerdings muss die erforderliche besondere Lebensgefahr in diesen Fällen ausgehend von einer typisierenden und wertenden Betrachtung aller im Unfallzeitpunkt vorhandenen gefahrerhöhenden Umstände gewissermaßen vorausschauend vorhanden und feststellbar gewesen sein, sei es, dass das plötzliche Auftreten und die weitere Entwicklung der Gefahr der in Rede stehenden Diensthandlung von vornherein typischerweise anhafteten, sei es, dass die gefahrerhöhenden Umstände zwar eher unvorhergesehen auftraten, dann aber die Fortführung der Diensthandlung wesentlich mitgeprägt haben (vgl. VGH BW, Urt. v. 13. Dezember 2010 - 4 S 215/10 -, juris Rn. 26; OVG NW, Urt. v. 7. Juli 2004 - 1 A 2881/02 -, juris Rn. 32 ff.). Abzugrenzen von der Prägung der Diensthandlung durch die Umstände des Einzelfalls sind indessen solche gefahrerhöhenden Umstände, die vor Eintritt des Unfallereignisses selbst noch nicht gegeben waren und die allein auf ein unangemessenes Verhalten des Beamten bei einer typischerweise - auch unter Berücksichtigung der Besonderheiten der konkreten Situation - ungefährlichen Diensthandlung zurückzuführen sind und daher die Diensthandlung selbst nicht geprägt haben (vgl. VGH BW a. a. O., Rn. 26).

24 a) Gemessen daran war die Diensthandlung des Klägers am 8. Mai 2008 - das Abstellen des Polizeieinsatzfahrzeugs mit eingeschaltetem Blaulicht am Beginn des Ausfädelungstreifens zur Raststätte „Dresdner Tor“ an der Bundesautobahn A 4, das Verlassen des Fahrzeugs und das Betreten des Ausfädelungstreifens - für ihn mit einer besonderen Lebensgefahr i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. verbunden. Dies steht aufgrund der Aktenlage, des Ergebnisses des gegen den Unfallverursacher eingeleiteten Ermittlungs- und Strafverfahrens, sowie der Angaben des Klägers in der Berufungsverhandlung zur Überzeugung des Senats fest.

25 § 18 StVO enthält Regelungen u. a. für die Benutzung von Autobahnen (Zeichen 330.1 und 330.2 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO). Die Eigenschaft als Autobahn wird ausschließlich durch das rechtsgestaltende Zeichen 330.1 begründet und nicht begrifflich oder nach dem Ausbau der Straße. Beginn und Ende der Autobahn richten

sich daher nach dem Standort der Zeichen 330.1 und 330.2. Daraus folgt, dass Nebenfahrbahnen von Autobahnen wie Zu- und Abfahrten an Autobahn-Tankstellen, Verbindungsfahrbahnen zwischen Aus- und Einfahrten der Anschlussstellen, zwischen der durchgehenden Fahrbahn und einem Parkplatz sowie dessen Ausfahrverbindung zur durchgehenden Fahrbahn Bestandteile der Autobahn sind, weil diese Streckenteile zwischen den konstituierenden Zeichen 330.1 und 330.2 liegen. Die sog. Standspur (rechter Seitenstreifen) gehört ebenfalls zur Autobahn (vgl. König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 18 StVO Rn. 14). § 18 Abs. 8 StVO verbietet das Halten auf der Autobahn. Das Verbot gilt für den gesamten Autobahnbereich einschließlich der Anschlussstellen, der Aus- und Einfädungsstreifen, der Zu- und Abfahrten an Parkplätzen und der Seitenstreifen (vgl. König a. a. O., § 18 Rn. 23). Gemäß § 18 Abs. 9 Satz 1 StVO dürfen Fußgänger die Autobahn nicht betreten.

26 Demnach ist der vorliegend in Rede stehende Ausfädungsstreifen zur Raststätte „Dresdner Tor“ ebenso wie der Seitenstreifen Teil der Autobahn. Seitenstreifen sind nach § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO indessen nicht Bestandteil der Fahrbahn. Seitenstreifen, d. h. Bankett, Mehrzweckstreifen oder Standspur, ist der befestigte oder unbefestigte, unmittelbar neben der Fahrbahn befindliche (befahrbare) Teil der Straße. Er gehört, soweit durch Zeichen 223.1 nichts Abweichendes bestimmt ist, nicht zur Fahrbahn und dient nicht dem fließenden Fahrverkehr. Sein Zweck besteht darin, dass auf ihm Kraftfahrzeuge bei Not- oder Unfällen, bei Pannen etc. sowie überhaupt zur Sicherung bei Liegenbleiben abgestellt werden dürfen. Das Befahren des Seiten-/Standstreifens mit Kraftfahrzeugen ist nur in Ausnahmefällen mit erhöhter Vorsicht und mäßiger Geschwindigkeit zulässig; das Halten ohne zwingenden Grund ist unzulässig.

27 Hieran anknüpfend hat der Senat im Beschluss vom 11. Dezember 2013 - 2 A 752/11 - (juris) entschieden, dass sich ein Polizeibeamter, der auf dem Seitenstreifen einer Bundesautobahn einen Verkehrsunfall aufnimmt und bei dieser Diensthandlung einen Dienstunfall erleidet, keiner besonderen Lebensgefahr i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG aussetzt. Damit hat der Senat das Urteil des Verwaltungsgerichts, das die Klage auf Anerkennung des Dienstunfalls als qualifizierter Dienstunfall aufgrund einer wertenden Betrachtung der Umstände des konkreten Einzelfalls abgewiesen hat, bestätigt. So liegt es hier indes nicht. Der Unfall des Klägers hat sich nicht auf dem

Seitenstreifen, sondern auf dem Ausfädelungstreifen zu einer Autobahnraststätte geeignet.

- 28 § 7a StVO regelt die Benutzung von abgehenden Fahrstreifen, Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen und Fälle erlaubten Rechtsüberholens. Fahrstreifen ist nach § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO der Teil der Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt. Nach § 7a Abs. 2 StVO darf auf Autobahnen auf Einfädelungstreifen schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Einfädelungstreifen sind nicht Bestandteil der durchgehenden Richtungsfahrbahn, sondern selbständige Fahrbahnen. Sie dienen ausschließlich dem zügigen Einfädeln, soweit der durchgehende Verkehr dies zulässt. Deshalb gilt das Rechtsfahrgebot des durchgehenden (fließenden) Verkehrs für sie nicht. Auf Einfädelungstreifen darf rechts überholt werden (vgl. König a. a. O., § 2 StVO Rn. 25a und § 7a StVO Rn. 5). Für Ausfädelungstreifen gilt nach § 7a Abs. 3 Satz 1 StVO ein Überholverbot; auf ihnen darf nicht schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Eine Ausnahme hiervon enthält § 7a Abs. 3 Satz 2 StVO bei stockendem oder stehendem Verkehr auf dem durchgehenden Fahrstreifen; in diesem Fall darf auf dem Ausfädelungstreifen mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholt werden. Ausweislich der Begründung der Neufassung der Straßenverkehrsordnung vom 5. August 2009 (BT-Drucks. 153/09, abgedruckt in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 7a StVO Rn. 1, 2) und vom 6. März 2013 (BR-Drucks. 428/12, abgedruckt in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 7a StVO Rn. 2) ist für die Aufrechterhaltung des grundsätzlichen Überholverbots auf Ausfädelungstreifen maßgebend gewesen, dass es zu gefährlichen Situationen führen kann, wenn der Nachfolgende früher als der Vorfahrende auf den Ausfädelungstreifen wechselt. Im Hinblick auf diese bewusste Entscheidung des Normgebers werde sich die vormals vertretene Auffassung, das Schnellerfahren auf dem Ausfädelungstreifen sei erlaubt, weil es sich bei ihm um eine selbständige Fahrbahn handele, mithin kein Überholen im Rechtssinne vorliege, nicht mehr halten lassen (vgl. König a. a. O., § 7a StVO Rn. 6). Das auf Ein- und Ausfädelungstreifen bestehende Halteverbot ergibt sich aus § 12 Abs. 1 Nr. 3 StVO.

29 Dies zugrunde gelegt, hat sich der Dienstunfall des Klägers auf einem Ausfädelungstreifen im Rechtssinne gemäß § 7a Abs. 3 StVO ereignet. Die Bundesautobahn A 4 verläuft im Bereich der Unfallstelle in einer langen Geraden. Die Fahrbahn besteht aus drei Richtungsfahrstreifen, an die sich ein Seitenstreifen anschließt. Kurz vor dem Unfallort endet der Seitenstreifen und beginnt in dessen Verlängerung ein vierter Fahrstreifen als Ausfädelungstreifen zur Raststätte. An der der Fahrbahn der Autobahn abgewandten (in Fahrtrichtung) rechten Seite des Ausfädelungstreifens befindet sich ein unbefestigter Grünstreifen. Eine Leitplanke ist nicht vorhanden. Folgt man der vorstehend dargelegten Auffassung, dass der Ausfädelungstreifen keine gegenüber der (hier) dreistreifigen Richtungsfahrbahn der Autobahn selbständige Fahrbahn ist, sondern als ein (an dieser Stelle) vierter Fahrstreifen der Fahrbahn anzusehen ist, macht es für die Beurteilung der Lebensgefahr keinen Unterschied, auf welchem dieser Fahrstreifen sich der Kläger zum Unfallzeitpunkt aufgehalten hat. So hat der Senat im Beschluss vom 18. Dezember 2013 - 2 A 864/11 - (juris) die Einschätzung des Verwaltungsgerichts gebilligt, dass der Aufenthalt eines Polizeibeamten auf dem rechten Fahrstreifen einer dreispurigen Autobahn zur Absicherung eines liegengebliebenen Lkw eine besondere Lebensgefahr i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG begründet. Die Gefahrenlage beim Aufenthalt auf dem Ausfädelungstreifen stellt sich nicht anders dar. Hier wie da ist das Betreten der Fahrbahn und der Aufenthalt auf der Fahrbahn einer Autobahn, sei es auf einem durchgehenden Richtungsfahrstreifen oder auf einem Ausfädelungstreifen, ohne weiteres bereits bei abstrakter Betrachtungsweise als besonders lebensgefährlich anzusehen.

30 Bei dieser Beurteilung bleibt es auch dann, wenn der rechtlichen Einordnung des Ausfädelungstreifens als unselbständiger Bestandteil der Richtungsfahrbahn nicht zu folgen und davon auszugehen wäre, dass der Ausfädelungstreifen (wie der Einfädelungstreifen) eine eigenständige Fahrbahn ist. Zweck des Ausfädelungstreifens ist, dem Fahrer eines Kraftfahrzeugs zu ermöglichen, sich aus dem durchgehenden Verkehrsfluss ohne Abbremsen auszufädeln, um danach auf einem gesonderten Fahrstreifen die Geschwindigkeit ungefährdet abzusenken. Somit dient der Ausfädelungstreifen, anders als der Seitenstreifen/die Standspur, dem „normalen“ Fahrverkehr auf einer Autobahn. Kraftfahrer, die den Ausfädelungstreifen befahren, um die Autobahn zu verlassen, rechnen und müssen

angesichts des für Autobahnen generell geltenden Fußgängerverbots (§ 18 Abs. 9 StVO) nicht damit rechnen, dass sich auf dem Streifen Personen befinden. Dies und die auf Autobahnen üblicherweise gefahrenen hohen Geschwindigkeiten machen das Betreten des Ausfädelungstreifens bereits als solches gefährlich. Die damit für Leib und Leben verbundene Gefahr haftete der Diensthandlung des Klägers, dem Aussteigen aus dem Polizeieinsatzfahrzeug, dem Betreten und dem Laufen auf dem Ausfädelungstreifen, von vornherein an. Sie hat sich durch das konkrete Unfallereignis verwirklicht, bei dem es sich daher nicht lediglich um einen atypischen oder zufälligen, sondern um einen bei vorausschauender Betrachtung nicht völlig fernliegenden und insofern nicht unerwarteten Geschehensverlauf gehandelt hat.

- 31 Zur abstrakten Gefährlichkeit kommen besondere Umstände des Einzelfalls hinzu. So war die Geschwindigkeit am Unfallort - jedenfalls am Unfalltag - nicht begrenzt. Wegen eines Feiertags in Tschechien, für den ein Lkw-Fahrverbot galt, herrschte auf allen durchgehenden Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn dichter Verkehr; auf dem rechten Fahrstreifen fuhr ein Lkw hinter dem anderen. Die Parkplätze an den Autobahnen A 4 und A 17 in Grenznähe und rund um Dresden waren stark belegt. Der Kläger und sein Kollege bestreiften die Parkplätze und beobachteten das Verkehrsgeschehen. Im Rahmen dieses Einsatzes hatten sie die Raststätte „Dresdner Tor“ mehrfach angefahren, weil Lkw die Parkplätze auf dem Gelände der Raststätte zugestellt hatten. Zum Zeitpunkt des Einsatzes gegen 19:58 Uhr, bei dem es zum Unfall kam, standen die Lkw bis auf die Autobahn. Mehrere Lkw waren am rechten Rand des Ausfädelungstreifens entgegen dem für diese Verkehrsfläche gemäß § 18 Abs. 8 StVO geltenden Halte- und Parkverbot (vgl. König a. a. O., § 18 StVO Rn. 23) hintereinander abgestellt. Deshalb und wegen der von den stehenden Lkw für auf den Ausfädelungstreifen einführende Fahrzeuge ausgehenden Gefahren begaben sich der Kläger und sein Kollege zu dieser Stelle. Sie beabsichtigten, um wieder ordnungsgemäße und verkehrssichere Verhältnisse herzustellen, die Lkw-Fahrer aufzufordern, ihre Fahrzeuge vom Ausfädelungstreifen wegzufahren. Der Kläger stellte das Dienstfahrzeug zunächst am Beginn des Streifens mit eingeschaltetem Blaulicht ab, verließ das Fahrzeug und lief entlang der linken, dem rechten Fahrstreifen der Autobahn zugewandten Seite in Richtung des letzten abgestellten Lkw. Hierbei kam es zum Unfall. In Anbetracht der geschilderten Einzelfallumstände besteht für den Senat daher kein Zweifel daran, dass der Kläger, als er im Rahmen der

Absicherung des Ausfädelungstreifens das Dienstfahrzeug verlassen und den Streifen betreten hat, nicht lediglich eine (riskante) polizeiliche Routineaufgabe wahrgenommen hat, sondern vielmehr einer besonderen Lebensgefahr i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. ausgesetzt war.

32 Bei dieser Beurteilung bleibt es auch mit Blick auf die Feststellungen in dem gegen den Unfallverursacher ergangenen Strafurteil des Amtsgerichts Dippoldiswalde vom 10. August 2010. Hiernach hätte dieser bei gehöriger Aufmerksamkeit die auf dem Verzögerungs- und Abbiegestreifen aufstauenden Lkw erkennen können und müssen; gleichwohl habe er seine Geschwindigkeit von mindestens 75 km/h nicht verringert. Dies und der zu geringe Abstand zu dem vorausfahrenden Lkw hätten vorhersehbar und vermeidbar zum Unfall geführt. Hätte der Angeklagte/Unfallverursacher beim Wechsel auf den Verzögerungstreifen pflichtgemäß das Sichtfahrgebot (§ 3 Abs. 1 Satz 4 StVO) eingehalten, hätte er bei Erkennen des Polizeifahrzeugs durch die Einleitung einer Vollbremsung den Unfall vermeiden können, so dass es nicht zum Zusammenstoß mit dem Kläger gekommen wäre. Im Unterschied zur strafrechtlichen Bewertung kommt es im vorliegenden Zusammenhang nicht darauf an, dass der Unfall bei verkehrsgerechtem Verhalten des Unfallverursachers hätte verhindert werden können. Die Diensthandlung war für den Kläger dann i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. mit einer besonderen Lebensgefahr verbunden, wenn die Gefahr in der Weise, in der sie sich letztlich verwirklicht hat, mit der Diensthandlung verknüpft war, weil das plötzliche Auftreten und die weitere Entwicklung der Gefahr der Diensthandlung von vornherein typischerweise anhafteten. Dies ist, wie vorstehend ausgeführt, hier der Fall. Das konkrete Unfallgeschehen und das ihm zugrunde liegende individuelle - vermeidbare oder unvermeidbare - Fehlverhalten des Unfallverursachers sind hingegen nicht maßgebend. Diese Umstände sind vielmehr für die Realisierung der Gefahr kennzeichnend und machen die besondere Gefahrenlage, der der Kläger bei der Diensthandlung ausgesetzt war, deutlich.

33 Die mit der Diensthandlung verbundene besondere Lebensgefahr ist auch ursächlich im Rechtssinne für den Dienstunfall des Klägers geworden. Die Gewährung von erhöhtem Unfallruhegehalt nach § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. setzt einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Dienstunfall und der besonderen Lebensgefahr voraus. Als Ursache in diesem Sinne sind nur solche für den

eingetretenen Schaden ursächliche Bedingungen im naturwissenschaftlich-philosophischen (natürlich-logischen) Sinne anzuerkennen, die wegen ihrer besonderen Beziehung zum Erfolg nach natürlicher Betrachtungsweise an dessen Eintritt wesentlich mitgewirkt haben (vgl. Plog/Wiedow, BBG, Band 2, § 31 BeamtVG Rn. 75, 78 m. N. zur Rspr. des BVerwG). Gemessen daran hat sich für den Kläger genau das dem Betreten und dem Aufenthalt auf dem Fahrstreifen/Ausfädelungstreifen einer Autobahn innewohnende Risiko, von einem dort fahrenden Fahrzeug erfasst und verletzt zu werden, verwirklicht.

- 34 b) Die hiernach vorliegende besondere Lebensgefahr ist ein objektiv gegebenes spezifisches Merkmal der Diensthandlung i. S. d. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30. August 1993 - 2 B 87.93 -, juris Rn. 6). Darüber hinaus erfordert die Annahme eines qualifizierten Dienstunfalls, dass sich der Beamte der für ihn bestehenden besonderen Lebensgefahr bewusst ist. Hinsichtlich der bis zum 31. Dezember 2001 geltenden früheren Fassung des § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG („Setzt ein Beamter bei Ausübung einer Diensthandlung, mit der für ihn eine besondere Lebensgefahr verbunden ist, sein Leben ein...“) war anerkannt, dass diese das Bewusstsein der besonderen Lebensgefahr voraussetzt. Der Beamte musste die besondere Lebensgefahr bei der Vornahme einer als lebensgefährlich erkannten Diensthandlung bewusst in Kauf nehmen; er musste sich darüber im Klaren sein, dass er dabei sein Leben verlieren könnte. Mit der nunmehr geltenden (vorliegend anzuwendenden) Fassung („Setzt sich ein Beamter...einer...besonderen Lebensgefahr aus“) verlangt das Gesetz zwar nicht mehr, dass der Beamte in dem Bewusstsein handelt, bei der Dienstverrichtung sein Leben einzusetzen. Mit dieser Neufassung des § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG durch das Versorgungsänderungsgesetz 2001 hat der Gesetzgeber aber auf ein subjektives Merkmal des Bewusstseins der Gefährdungslage nicht verzichtet. Neben dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte spricht auch die Systematik der Vorschriften der Unfallfürsorge (§§ 30 ff BeamtVG) dafür, dass § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. beim Beamten unverändert das Bewusstsein der seinem Leben drohenden Gefahr voraussetzt (vgl. BVerwG, Urt. v. 13. Dezember 2012 - 2 C 51.11 - a. a. O. Rn. 14, 15, 16). Indessen müssen die Anforderungen an das subjektive Merkmal der Änderung des Wortlauts des § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG durch das Versorgungsänderungsgesetz 2001 sowie dem Sinn und Zweck der Neuregelung Rechnung tragen. Hiernach muss der Beamte zwar nicht mehr in dem Bewusstsein

handeln, bei der Dienstverrichtung sein Leben einzusetzen. Der Beamte muss sich aber der Gefahr für sein Leben im Allgemeinen bewusst sein. Er muss die Gefahr aber nicht in allen Einzelheiten erkannt und richtig bewertet haben. Dabei folgt das Bewusstsein, bei der Dienstverrichtung das eigene Leben zu gefährden, in aller Regel bereits aus dem Wissen um die die Gefahr begründenden objektiven Umstände. Sind dem Beamten bei der Vornahme der Diensthandlung die Umstände bekannt, aus denen sich die konkrete Gefahr für sein Leben ergibt, so handelt er in dem für § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG erforderlichem Bewusstsein der Gefährdung seines Lebens. Die hierin liegende Absenkung der Anforderungen an das subjektive Merkmal entspricht zudem Sinn und Zweck der Neuregelung, die der Erleichterung der Rechtsanwendung diene (vgl. BVerwG, Urt. v. 13. Dezember 2012 a. a. O. Rn. 20).

35 Zwar mag die Tatsache, dass der Kläger und sein Kollege bei dem in Rede stehenden Einsatz keine Warnwesten getragen haben, als, so das Verwaltungsgericht, Indiz dafür anzusehen sein, dass sie sich der besonderen Gefahrensituation nicht bewusst waren. Insoweit hat der Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat erläutert, dass er wegen der hohen Verkehrsdichte und den von den auf dem Ausfädelungssteifen stehenden Lkw für andere Verkehrsteilnehmer ausgehenden Gefahren unter erheblichem Zeitdruck gestanden habe. Um keine Zeit zu verlieren, habe er davon abgesehen, die Warnweste hervorzuholen und anzuziehen, sondern sei sogleich aus dem Dienstfahrzeug ausgestiegen. Zuvor hatte der Kläger allerdings das Blaulicht am Dienstfahrzeug eingeschaltet. Nach § 38 Abs. 2 StVO darf blaues Blinklicht nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und u. a. nur zur Warnung an Unfall- und sonstigen Einsatzstellen verwendet werden. Das von einem haltenden Polizeieinsatzfahrzeug ausgehende Blaulicht soll die übrigen Verkehrsteilnehmer vor allem vor Unfallstellen, aber auch sonstigen Einsatz-/Gefahrenstellen warnen; diese können in diesem Bereich daher nicht von einem „normalen“ Verkehrsablauf ausgehen. Das Blaulicht mahnt den übrigen Verkehr zu erhöhter Vorsicht und gebietet eine erhebliche Geschwindigkeitsherabsetzung, um sich rechtzeitig auf eine Gefahrensituation einstellen und angemessen reagieren zu können (vgl. OLG Koblenz, Urt. v. 5. Januar 2004 - 12 U 1352/02 -, juris; König a. a. O., § 38 Rn. 12). Durch das Blaulicht wollte der Kläger ein Warnzeichen setzen und sich so gegen hinter ihm in den Ausfädelungssteifen einfahrende Kraftfahrzeuge absichern. Die Maßnahme diene somit ersichtlich dem Eigenschutz des Klägers. Dies lässt ohne weiteres den Schluss

zu, dass er sich der mit dem Verlassen des Dienstfahrzeugs und dem Betreten der Fahrbahn des Ausfädelungstreifens für ihn als „Fußgänger“ verbundenen Gefahren bewusst war.

36 Auf ein etwaiges Mitverschulden des Klägers am Unfall selbst - etwa weil er am linken, der durchgehenden Richtungsfahrbahn zugewandten statt am rechten Rand des Ausfädelungstreifens neben dem Grünstreifen gelaufen ist, oder weil er keine Warnweste getragen hat - kommt es nicht an; auch eine anteilige Minderung des Anspruchs scheidet aus. Im Rahmen der Unfallfürsorge steht der Gedanke im Vordergrund, dass der Beamte im Interesse seines Dienstherrn tätig wird (vgl. Fürst, GKÖD, Band I, Teil 3b, § 37 BeamtVG Rn. 30, 31). Ein Leistungsausschluss ist gemäß § 44 Abs. 1 BeamtVG a. F. nur bei vorsätzlichem Herbeiführen des Unfalls vorgesehen. Dahingehende Anhaltspunkte sind hier nicht erkennbar und werden auch vom Beklagten nicht vorgetragen.

37

2. Liegt ein qualifizierter Dienstunfall i. S. v. § 37 Abs. 1 Satz 1 BeamtVG a. F. vor, sind auch die Voraussetzungen der einmaligen Unfallentschädigung nach § 43 Abs. 1 BeamtVG a. F. gegeben. Hiernach erhält ein Beamter, der einen Dienstunfall der in § 37 BeamtVG a. F. bezeichneten Art erleidet, eine einmalige Unfallentschädigung von 80.000 Euro, wenn festgestellt wird, dass er infolge des Unfalls in seiner Erwerbsfähigkeit dauerhaft um wenigstens 50 vom Hundert beeinträchtigt ist. Dies ist, wie vorstehend (zu 1.) ausgeführt, beim Kläger der Fall.

38 Der Zinsanspruch in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Rechtshängigkeit auf den jeweiligen Differenzbetrag zwischen dem gezahltem und dem erhöhten Unfallruhegehalt und auf den Betrag der einmaligen Unfallentschädigung folgt aus § 291 BGB in entsprechender Anwendung (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 23. Aufl. 2017, § 90 Rn. 22).

39 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

40 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der Gründe des § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

## **Rechtsmittelbelehrung**

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden. In Rechtstreitigkeiten aus dem Beamtenverhältnis und Disziplinarrecht kann auch die Abweichung des Urteils von einer Entscheidung eines anderen Obergerverwaltungsgerichts vorgetragen werden, wenn es auf dieser Abweichung beruht, solange eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtsfrage nicht ergangen ist.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung

durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:  
Grünberg

Hahn

Henke

### **Beschluss**

Der Streitwert wird unter Änderung der Streitwertfestsetzung des Verwaltungsgerichts für beide Rechtszüge auf jeweils 102.083,48 € festgesetzt.

### **Gründe**

- 1 Die Festsetzung des Streitwerts und Änderung der Streitwertfestsetzung des Verwaltungsgerichts ergeben sich aus § 63 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1, § 42 Abs. 1 Satz 1, § 52 Abs. 3 Satz 1 GKG.
- 2 Der Streitwert für den Antrag auf Gewährung erhöhten Unfallruhegehalts berechnet sich nach § 42 Abs. 1 Satz 1 GKG. Hiernach ist bei Ansprüchen auf wiederkehrende Leistungen aus einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis der dreifache Jahresbetrag der wiederkehrenden Leistungen maßgebend, wenn nicht der Gesamtbetrag der geforderten Leistungen geringer ist. Die Regelung, die, wie sich unmittelbar aus § 42 Abs. 1 Satz 2 GKG ergibt, für Ansprüche, über die von den Gerichten der Verwaltungsgerichtsbarkeit entschieden wird, gilt, findet auch auf

Teilstatusansprüche Anwendung, in denen es um eine höhere Besoldung oder - wie hier - Versorgung geht. Soweit der Senat in diesen Streitigkeiten bislang in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 7. Oktober 2009, NVwZ-RR 2010, 227 und Urt. v. 10. Dezember 2015 - 2 C 28.13 -, juris; Senatsbeschl. v. 5. Oktober 2010 - 2 A 409/08 -, juris Rn. 25 und v. 4. März 2016 - 2 E 121/15 - n. v.) in Anlehnung an Nr. 10.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (Sonderbeilage SächsVBl. 2014, Heft 1) einen Streitwert in Höhe des zweifachen Jahresbetrags der Differenz zwischen der erhaltenen und der erstrebten höheren Besoldung/Versorgung angenommen hat, hält er hieran nicht mehr fest. Wie das Bundesverwaltungsgericht nunmehr entschieden hat, ist einer Empfehlung des Streitwertkatalogs nicht mehr zu folgen, wenn sie, wie die Empfehlung in Nr. 10.4 im Verhältnis zu § 42 Abs. 1 GKG, mit der gesetzlichen Regelung nicht im Einklang steht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 19. Juli 2017 - 2 KSt 1.17 -, juris Rn. 5; Beschl. v. 6. April 2017 - 2 C 13.16 - und v. 21. September 2017 - 2 C 61.16 -, beide juris). Dem schließt sich der Senat an.

3

Im Zeitpunkt der Klageerhebung im März 2012 (§ 40 GKG) belief sich der Unterschied zwischen dem an den Kläger gezahlten und dem geltend gemachten erhöhten Unfallruhegehalt nach Angaben des Beklagten auf monatlich 613,43 €. Daraus errechnet sich gemäß § 42 Abs. 1 Satz 1 GKG ein Gesamtbetrag von 22.083,48 €. Hinzu kommt die einmalige Unfallentschädigung i. H. v. 80.000,- € (§ 39 Abs. 1 GKG).

4 Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:  
Grünberg

Hahn

Henke