ACE AUTO CLUB EUROPA
AUSGABE 2/2011

DER VERKEHRSJURIST

Rechtszeitschrift des ACE in Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)

Eine neue **Straßenverkehrs-Ordnung**

von Rechtsanwalt Volker Lempp, Stuttgart

Es ist schon fast 10 Jahre her, da regte der damalige Verkehrsminister Kurt Bodewig eine grundlegende Überarbeitung der StVO an mit dem Ziel, das Verhaltensrecht im Straßenverkehr für den Bürger verständlicher zu gestalten. Die Idee einer „bürgernahen" StVO war geboren, die ohne verklausuliertes Juristendeutsch auskommt, knapp und klar formuliert ist und – vor allem – gebräuchliche Bezeichnungen verwendet. Der ACE schickte damals Wolf Schneider ins Rennen, in der wohl richtigen Erkenntnis, dass nur ein sprachlich versierter Nichtjurist diese Herkulesaufgabe bewältigen könne. Seine Mühe war zwar nicht umsonst, aber gleichwohl vergeblich: Sein flüssig zu lesender, extrem gebrauchstauglicher Gesetzestext verschwand ebenso in der Schublade wie das ganze Vorhaben, von dem man nie wieder etwas hörte.

Dieser Tage nun erhielten die Verbände den umfangreichen Entwurf zu einem „Neuerlass der Straßenverkehrs-Ordnung" auf den Tisch. Die freudige Erwartung, man habe sich im BMVBS der löblichen Initiative von damals wieder erinnert, wurde bei der ersten Lektüre jedoch schnell enttäuscht. Wenngleich hin und wieder dem Autofahrer-Volk aufs Maul geschaut wurde – so finden sich in dem neuen Text z. B. „Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen" –, die Gründe für die Neufassung waren überwiegend juristischer und dazuhin recht komplizierter Natur.

Tatsächlich hat man es im Wesentlichen mit einer erweiterten Neuauflage der sog. „Schilderwaldnovelle" zu tun, die als 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 05.08.2009 am 01.09.2009 in Kraft trat und in der Folge erheblichen Wirbel verursachte. In der Diskussion, ob aufgrund dieser Änderungsverordnung nun massenhaft und mit hohem Kostenaufwand für die Kommunen neue Verkehrsschilder aufzustellen seien, vertrat der Bundesverkehrsminister die Auffassung, dies sei nicht der Fall, da die Vorgängerregierung beim Erlass der Verordnung gegen das verfassungsrechtliche Zitiergebot verstoßen habe. Alte Schilder seien deshalb weiterhin gültig, neu eingeführte Schilder wie beispielsweise die Anordnungen zur Parkraumbewirtschaftung würden erst mit einer rechtswirksamen Aktualisierung der Novelle ihre Gültigkeit entfalten können.

Dies führte, unabhängig von der letztlich ungeklärten Frage einer Unwirksamkeit der gesamten „Schilderwaldnovelle", zu der Überlegung, ob nicht auch frühere Verordnungen im Bereich des Verkehrsrechts an diesem Mangel oder an anderen formalen Mängeln leiden und damit Betroffene in Ordnungswidrigkeitenverfahren sich u. U. auf Verstöße gegen Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG berufen könnten. Man kann nachvollziehen, dass diese Überlegung dem Bundesverkehrsminister so großes Unbehagen bereitete, dass er sich entschloss, einfach die ganze StVO neu aufzulegen, dabei formal alles richtig zu machen und so das Verkehrsrecht der StVO wieder auf eine solide Grundlage zu stellen.

INHALT

Zu aktuellen Themen
Eine neue Straßenverkehrs-Ordnung ... 1

Rechtsprechung
Verzicht auf Fahrerlaubnis ... 4
Halterhaftung im Leasingverhältnis ... 5
Schätzung von Mietwagenkosten ... 7
Untersuchungspflicht des Händlers ... 9
Bastlerfahrzeug im Internet ... 13
Richtgeschwindigkeit ... 15
Auffahren nach Spurwechsel ... 17
Sturz in Linienbus ... 19

Verkehrsrecht in Kürze
Besteuerung von Wohnmobilen ... 21
Fiktive Abrechnung ... 21
Vorführwagen ... 21
Reparaturkosten und Sachverständigenprognose ... 21
Vandalismusschäden ... 21
Brandschaden an Kfz ... 22
Alkoholisiert im Krankenfahrstuhl ... 22
Polnische Fahrerlaubnis ... 22
Sachverständigenkosten ... 22
Schmerzensgeld ... 22
Erheblicher Geschwindigkeitsverstoß ... 22
Leistungskürzung in der Kasko ... 22
Parkplatzunfall ... 22
Erwerbsschaden ... 22
Wiederholte Alkoholfahrt ... 23
Unwirksame Teilkaskoklausel ... 23
Sturz in der Straßenbahn ... 23
Einholung einer Deckungszusage ... 23
Grobe Fahrlässigkeit ... 23
Abtretung von Mietwagenkosten ... 23
Fahrverbot bei Führerscheinverlust ... 23
Rechtsschutzversicherung ... 23

Buchbesprechungen
Straßenverkehrsrecht ... 24

Natürlich wurde dabei in erheblichem Umfang berichtigt, verbessert und ergänzt, sodass der Verkehrsjurist jetzt nicht einfach die alte Schilderwaldnovelle aus der Schublade hervorholen kann. An deren Intentionen, insbesondere der, den Schilderwald zu lichten, wird zwar festgehalten, es bleibt insbesondere beim Grundsatz „nur so viele Verkehrszeichen wie nötig – so wenig Verkehrszeichen wie möglich". Jedoch konnte vieles nicht einfach so stehen bleiben, etwa die versehentliche Streichung des § 53 Abs. 9 StVO, die eben zur Ungültigkeit sämtlicher Verkehrszeichen in der Gestalt vor 1992 geführt hätte.

Aus der „Schilderwaldnovelle" bereits vertraut ist die vom übrigen StVO-Text abgesetzte farbige Darstellung der Verkehrszeichen. Sie sind in Tabellenform in den Anlagen 1–4 zu § 40–43 StVO aufgeführt und kommentiert, wobei die Hinweise in der rechten Spalte jeweils klarstellen, ob es sich dabei um Erläuterungen oder um Ge- und Verbote handelt. Die Begründung verweist in diesem Zusammenhang auf § 49 Abs. 3 StVO, wonach nur Verstöße gegen ein durch Vorschrift- oder Richtzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot eine Ordnungswidrigkeit darstellen.

Ein weiterer aus der „Schildwaldnovelle" übernommener Grundsatz ist die durchgehende Vermeidung einer Doppelbewehrung von Verkehrsverstößen – einmal im Vertragstext und zum anderen bei einem darauf bezüglichen Verkehrszeichen. Wo sich Ge- und Verbote aus den in den Anlagen erfassten Verkehrszeichen ergeben, sind sie dort entsprechend benannt und werden im dazugehörigen Verordnungstext nicht wiederholt. Damit wird allerdings die erklärte Absicht, die StVO bürgernah und verständlich zu fassen, konterkariert. So heißt es derzeit in § 5 Abs. 3 Ziff. 2 StVO kurz und knapp: „Das Überholen ist unzulässig: … wo es durch Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) verboten ist." In der Neufassung liest man dagegen: „Das Überholen ist unzulässig: … wo es durch ein angeordnetes Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) untersagt ist." Komplizierter kann man es wohl kaum ausdrücken.

Vor allem hier gilt es, für die Verkehrsteilnehmer wie die Fachjuristen umzudenken, wie etwa § 12 StVO zeigt. Die dort aufgeführten Tatbestände des verbotenen Haltens und Parkens sind fast zur Hälfte geschrumpft. Alle anderen Verbote stehen dort, wo sie nunmehr hingehören: in der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO.

Radverkehrsvorschriften

Neben einigen sprachlichen Novitäten – z. B. heißt es jetzt durchgehend Gesamtmasse statt Gesamtgewicht – sind vor allem die Radfahrer mit neuen Vorschriften bedacht worden, die geprägt sind von der allseits angestrebten Förderung des Radverkehrs bei gleichzeitiger Förderung und Verbesserung seiner Sicherheit. Ausgangspunkt ist dabei die sog. Fahrradnovelle (24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 07.08.1997). Nunmehr sollen die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen radverkehrsfreundlich gestaltet werden.

Die Benutzungspflicht bei den Zeichen 237, 240 und 241 wird allerdings beibehalten, bleibt aber auf Fälle zwingender Erforderlichkeit beschränkt. Zugelassen wird im neuen § 2 Abs. 4 StVO jedoch die Nutzung linker Radwege, soweit durch die genannten Zeichen keine andere Anordnung getroffen wird.

Auch § 9 Abs. 2 StVO, der das Abbiegen von Radfahrern regelt, bekommt ein anderes Gesicht. Er ist kürzer gefasst und regelt eigentlich nur das „indirekte Linksabbiegen". Das Abbiegen auf der Fahrbahn entsprechend dem bisherigen § 9 Abs. 2 Satz 1 StVO bleibt gleichwohl erlaubt. Da die Umrüstung von Lichtzeichen für Radfahrer vor allem in Großstädten mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist, gilt bis zum 31.12.2015 die Maßgeblichkeit des Lichtzeichens für Fußgänger, falls keine besondere Lichtzeichenanlage für Radfahrer vorhanden ist (neuer § 37 Abs. 2 Ziff. 6 StVO).

Das Zusatzzeichen zum Zeichen 220 erlaubt in vereinfachter Weise nicht nur in Einbahnstraßen Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit entsprechendem Gebot zur Aufmerksamkeit an alle Fahrzeugführer, sondern stellt auch klar, dass es bei der Ausfahrt des Radfahrers am Grundsatz „rechts vor links" bleibt.

Dem Schutz des Radfahrers und der Förderung der Attraktivität des Radverkehrs in städtischen Bereichen sollen die Ge- und Verbote zur Fahrradstraße (Zeichen 244.1) dienen. Die Höchstgeschwindigkeit für den Fahrverkehr beträgt nun 30 km/h, wobei der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit notfalls weiter verringern muss.

Der neue § 21 Abs. 3 StVO schließlich passt die Beförderung von Kindern in Anhängern hinter Fahrrädern der bereits geübten Praxis an und erlaubt die Mitnahme auch in zur Beförderung von Kindern geeigneten Anhängern, bei behinderten Kindern ohne Altersbeschränkung.

Fußgänger und Inline-Skater

Wie schon in der „Schilderwaldnovelle" werden die Inline-Skates und Rollschuhe in § 24 Abs. 1 StVO ausdrücklich als „besondere Fortbewegungsmittel" genannt und damit, etwas befremdlich, Schiebe- und Greifreifenrollstühlen, Rodelschlitten, Kinderwagen, Rollern und Kinderfahrrädern gleichgestellt. Damit wird das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 19.03.2002 (NZV 2002, 225) umgesetzt.

Inline-Skater und Rollschuhfahrer sind also auf die Fußgängerverkehrsflächen verwiesen und müssen sich außerorts, soweit kein Gehweg vorhanden ist, am linken Fahrbahnrand fortbewegen, Zumutbarkeit vorausgesetzt. Durch das Zusatzzeichen in § 31 Abs. 2 StVO kann auch

auf anderen Verkehrsflächen Inline-Skaten und Rollschuhfahren zugelassen werden. Dann ist die Fortbewegung am rechten Fahrbahnrand in Fahrtrichtung mit äußerster Vorsicht und besonderer Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr Pflicht.

Bei den Fußgängerverkehrsflächen muss man sich nun erneut umstellen. Ursprünglich war bei Zulassung anderer Verkehrsarten auf Gehwegen (Zeichen 239), gemeinsamen und getrennten Rad- und Gehwegen (Zeichen 240 und 241) sowie in Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 und 242.2) Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Die „Schilderwaldnovelle" verlangte nur noch Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr, u. a. deshalb, weil Radfahrern die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ohne Schwanken kaum möglich sei. Die neue StVO legt sich aus Gründen der Klarheit auf eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h fest, bei Anpassung an den Fußgängerverkehr im Übrigen. „Flanierzonen" nach Schweizer Vorbild mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h soll es nicht geben. Eine generelle Freigabe bis 50 km/h, wenn keine Fußgänger in Sicht sind, hielt der Verordnungsgeber für zu gefährlich, weil immer wieder Personen überraschend aus Häusern, Geschäften, Lokalen etc. heraustreten könnten.

Verkehrszeichen u. a.

Die neue StVO bringt eher ein „Aufräumen" in einem ziemlich unübersichtlich gewordenen Regelwerk als die Einführung grundlegend neuer Vorschriften. Dies beginnt bei bloßer Wortkosmetik – Verkehrszeichen statt Verkehrsschilder bzw. Zusatzzeichen statt Zusatzschilder oder anstelle der bisherigen Straßenverkehrsbehörde nunmehr die für den Straßenverkehr zuständige Behörde – und endet bei der systematischen Ausgliederung der Verkehrszeichen, von denen nur einige gebräuchliche Sinnbilder im Text des § 39 Abs. 7 verblieben sind. Dort findet sich dann auch das neue Sinnbild für „Gespannfuhrwerke", bei denen der Verordnungsgeber ein vermehrtes Aufkommen in den Bereichen Tourismus und Gütertransport wahrgenommen haben will.

Der Verordnungsgeber nimmt für sich in Anspruch, die Verkehrszeichen nicht nur neu katalogisiert, sondern auch ihre Zahl reduziert zu haben. Allerdings können die „für den Straßenverkehr zuständigen Behörden" erforderlichenfalls ausrangierte Gefahrenzeichen „reaktivieren". In der VwV-StVO zu § 39 wird der Behörde jedoch eine vorrangige Prüfungspflicht auferlegt, ob vor der spezifischen Gefahr nicht auch mit Zeichen 101 und einem geeigneten Zusatzzeichen gewahrt werden kann.

Grundsätzlich sind für den Verordnungsgeber die allgemeinen Verkehrsregeln der StVO, die an jedem Ort und in jeder Verkehrssituation gelten, zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen. Dabei soll die Konkretisierung der an Gefahrenzeichen geknüpften allgemeinen Verhaltenspflichten zu einem restriktiven Einsatz von Vorschriftszeichen bzw. Verkehrszeichenkombinationen beitragen.

Nicht nur die Schilderzahl wird gesenkt, sondern auch die Schilderinhalte werden verringert. Dies gilt insbesondere für die Neustruktur des bisherigen § 42 StVO, die mit der Entflechtung des alten § 42 Abs. 8 StVO eine verbesserte Übersichtlichkeit mit der Gliederung in Untergruppen (Wegweisung, Umleitungsbeschilderung, sonstige Verkehrsführung) bietet.

Mit dem so reformierten Verkehrszeichenkatalog kommt man dem Gebot der Bürgernähe und der Streichung von Verkehrszeichen ein gutes Stück näher, auch wenn ansonsten der Nachweis der besseren Allgemeinverständlichkeit der neuen StVO erst noch geführt werden muss. Bei § 2 Abs. 3a StVO, der unverändert kompliziert die Winterreifenpflicht regelt, hat man sich jedenfalls keine Mühe gegeben.

Weitere substanzielle Änderungen, die im Wesentlichen bereits in der Schilderwaldnovelle enthalten waren, betreffen u. a.

- die Fahrstreifenbenutzung und das Überholen bei 3, 4 oder 5 mit Zeichen 340 markierten Fahrstreifen,
- neue und verständliche Formulierung der allgemeinen Vorfahrtsregelung in § 8, mit Einarbeitung der Vorfahrtregelung im Kreisverkehr bei gleichzeitigem Wegfall des alten § 9a StVO,
- Parkraumbewirtschaftungszone gem. Zeichen 314.1 und 314.2, als „flächenwirksames" Instrument zur Regulierung des Parkdruckes bei gleichzeitiger Reduzierung des Beschilderungsaufwands,
- die Zulässigkeit des bei Krafträdern der Kategorie L 3 technisch möglichen Tagesfahrlichts, soweit Dämmerung, Dunkelheit oder Sichtverhältnisse kein Abblendlicht gebieten (§ 17 Abs. 2a StVO),
- das Verhalten auf abgehenden Fahr-, Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen (§ 7a StVO in weitgehender Übernahme der bislang in der Erläuterung f zum Zeichen 340 getroffenen Regelung),
- das Verhalten an Bahnübergängen, mit einem generellen Überholverbot in § 19 Abs. 1 Satz 3 StVO bei gleichzeitigem Wegfall des dadurch entbehrlichen Wartegebots für Kraftfahrzeuge über 7,5 t unmittelbar nach der einstreifigen Barke,
- die Sonderrechte gem. § 15 Abs. 7 und Abs. 7a StVO mit der korrekten Bezeichnung von Telekommunikation und Post und der Wiederaufnahme der Sonderrechte für Postunternehmen zur Erfüllung ihres hoheitlichen Auftrags (gegen Auslage der Postlizenz).

Nach dieser Fleißarbeit des Bundesverkehrsministeriums sind nun erst einmal die Verbände am Zug. Man kann nur hoffen, dass jetzt erstmals alle (möglichen) Formfehler behoben sind und keine neuen hinzukommen. Gesichert ist jedenfalls, dass die alten Schilder stehen bleiben dürfen – soweit sie nach sorgfältiger Prüfung der für den Straßenverkehr zuständigen Behörde nicht entbehrlich sind. Trotzdem ist es bedauerlich, dass man sich nicht der Mühe einer grundlegenden Überarbeitung und Neuformulierung unterziehen wollte. Damit hätte man Vorbildliches leisten und die Akzeptanz der StVO entscheidend befördern können.

Verzicht auf Fahrerlaubnis

Urteil des BVerwG vom 03.03.2011 – 3 C 1.10 –

Ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis führt nicht zur Löschung von Punkten im Verkehrszentralregister nach § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG.

Aus den Gründen:

„... II. Die Revision des Bekl. ist begründet. Die Entscheidungen des VGH und des VG stehen nicht im Einklang mit Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO).

Die Anordnung an den Kl., an einem Aufbauseminar teilzunehmen, ist zu Recht ergangen. Die nach § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 StVG für eine solche Anordnung erforderliche Punktzahl war zum für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt der behördlichen Maßnahme (vgl. zu einer Verwarnung nach § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 StVG: Urt. v. 25.09.2008 – BVerwG 3 C 3.07 – [zfs 2009, 113 =] BVerwGE 132, 48 <52>) erreicht; danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar nach Abs. 8 anzuordnen, wenn sich 14, aber nicht mehr als 17 Punkte ergeben. Der Bekl. ging beim Erlass seiner Anordnung zutreffend von einem Stand von 16 Punkten aus; denn bei der Berechnung des Punktestandes waren auch die vor dem Fahrerlaubnisverzicht des Kl. im Verkehrszentralregister eingetragenen Entscheidungen und die daraus resultierenden Punkte zu berücksichtigen. Der Verzicht des Kl. auf seine Fahrerlaubnis hatte keine Löschung von Punkten gem. § 4 Abs. 2 S. 3 StVG zur Folge. Danach werden, wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder eine Sperre (§ 69a Abs. 1 S. 3 des Strafgesetzbuches) angeordnet worden ist, die Punkte für die vor dieser Entscheidung begangenen Zuwiderhandlungen gelöscht. Diese Regelung kann weder durch analoge Anwendung noch – wie das BG meint – im Wege einer verfassungskonformen Auslegung auf Fälle eines Fahrerlaubnisverzichtes erstreckt werden.

1. Eine Anwendung von § 4 Abs. 2 S. 3 StVG scheidet nicht bereits deshalb aus, weil dem Kl. ohne seinen Verzicht die Fahrerlaubnis nicht gem. § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG wegen des Erreichens von mindestens 18 Punkten im Verkehrszentralregister, sondern nach § 11 Abs. 8 FeV wegen Nichtvorlage eines zu Recht angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens entzogen worden wäre. § 4 Abs. 2 S. 3 StVG beschränkt schon nach seinem Wortlaut die dort vorgesehene Löschung von Punkten nicht auf „punktsysteminterne“ Fahrerlaubnisentziehungen nach § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG. Zusätzlich verdeutlicht die Gesetzesbegründung, dass von der Regelung auch andere als durch den Punktestand bedingte Fahrerlaubnisentziehungen wegen Fehlen der Fahreignung erfasst werden sollen (BRDrucks 821/96 S. 72)

2. Die rechtlichen Voraussetzungen für eine analoge Anwendung von § 4 Abs. 2 S. 3 StVG auf Verzichtsfälle sind jedoch nicht erfüllt, weil es insoweit an einer nicht beabsichtigten (planwidrigen) Regelungslücke fehlt. Der Gesetzgeber hat, wie auch das BG zutreffend erkannt hat, die Löschung von Punkten in § 4 Abs. 2 S. 3 StVG bewusst auf die Fälle einer Entziehung der Fahrerlaubnis sowie einer Sperre nach § 69a Abs. 1 S. 3 StGB beschränkt. Dass der Fahrerlaubnisinhaber seine Fahrberechtigung außerdem auch durch einen Verzicht verlieren kann, hat er dabei nicht übersehen. So heißt es in der Gesetzesbegründung ausdrücklich, dass es zur Löschung der Punkte nur im Fall der Entziehung, nicht aber beim Verzicht auf die Fahrerlaubnis kommt (BRDrucks 821/96 S. 72). Darüber hinaus hat der Gesetzgeber in § 4 StVG einen Verzicht auf die Fahrerlaubnis an anderer Stelle durchaus berücksichtigt und dort – anders als hier – jedenfalls bestimmten Fällen einer Fahrerlaubnisentziehung gleichgestellt. So ist gem. § 4 Abs. 11 S. 2 StVG vor der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis die Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht nur in den Fällen der Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern

unter anderem auch dann nachzuweisen, wenn der Betroffene einer solchen Entziehung durch den Verzicht auf die Fahrerlaubnis zuvorgekommen ist.

3. Entgegen der Auffassung des BG zwingt Art. 3 Abs. 1 GG nicht zu einer erweiternden verfassungskonformen Auslegung der Löschungsregelung; die vom Gesetzgeber in § 4 Abs. 2 S. 3 StVG vorgesehene Differenzierung zwischen einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis und deren Entziehung ist sachlich gerechtfertigt.

Die Fahrerlaubnisentziehung und der Verzicht auf die Fahrerlaubnis sind eigenständige Verlusttatbestände. Während die Fahrerlaubnisentziehung an bestimmte rechtliche Voraussetzungen anknüpft, namentlich an die von der Fahrerlaubnisbehörde oder von einem Strafgericht festgestellte mangelnde Kraftfahreignung des Betroffenen, ist der Verzicht nicht in derselben Weise rechtlich gebunden, sondern hängt allein von der Willensentschließung des Betroffenen ab. Dessen Entscheidung kann von sehr unterschiedlichen Motiven getragen sein; sie können von der eigenen Einsicht in die mangelnde Kraftfahreignung, etwa aus Altersgründen oder wegen gesundheitlicher Mängel, bis hin zu der Absicht reichen, die negativen Folgewirkungen einer Fahrerlaubnisentziehung zu vermeiden. So darf gem. § 4 Abs. 10 S. 1 StVG eine neue Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung nach Abs. 3 S. 1 Nr. 3 erteilt werden; nach § 4 Abs. 10 S. 3 StVG ist unbeschadet der sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis zum Nachweis, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiederhergestellt ist, in der Regel die Beibringung eines Fahreignungsgutachtens anzuordnen. Eine vorangegangene Fahrerlaubnisentziehung ist auch nach §§ 11, 13 und 14 FeV Grund für Eignungszweifel und damit Anlass für die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens vor der Neuerteilung. Mit Blick auf diese über die Fahrerlaubnisentziehung hinauswirkenden Vorgaben für eine Neuerteilung kam es dem Gesetzgeber ersichtlich darauf an, einem „taktisch geschickten" Verzicht des Fahrerlaubnisinhabers auf seine Fahrerlaubnis vorzubeugen (vgl. etwa Bouska/Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 StVG Rn 15a). Der Gesetzgeber hat deshalb die Löschung der bisher im Verkehrszentralregister angefallenen Punkte, die das Korrelat für die mit der Fahrerlaubnisentziehung erfolgte Sanktionierung der bisherigen Zuwiderhandlungen bildet, den rechtlich klar abgegrenzten Fällen einer Fahrerlaubnisentziehung vorbehalten. Das ist mit Blick auf seine Typisierungsbefugnis nicht zu beanstanden, zumal die unterschiedliche Behandlung von Verzicht und Entziehung ohnehin dadurch relativiert wird, dass nach § 4 Abs. 2 S. 3 StVG nur die Punkte als solche gelöscht werden, die eingetragenen Entscheidungen dagegen solange im Verkehrszentralregister bleiben, bis sie tilgungsreif sind (BRDrucks 821/96 S. 72). Wegen der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen und Motivlagen verpflichtet Art. 3 Abs. 1 GG den Gesetzgeber nicht dazu, hinsichtlich der Motivation des verzichtenden Fahrerlaubnisinhabers und einer daraus möglicherweise resultierenden Missbrauchsgefahr weiter zu differenzieren. Das wäre außerdem unweigerlich mit erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten und Beweisproblemen verbunden, die auch mit der vom BG vorgenommenen Eingrenzung nicht in zufriedenstellender Weise zu bewältigen sind. Erst recht ist der Gesetzgeber durch den Gleichbehandlungsgrundsatz nicht gehalten, die mit einem Verzicht für den Betroffenen verbundenen Vorteile, die neben der Vermeidung einer behördlichen oder strafgerichtlichen Feststellung seiner mangelnden Kraftfahreignung auch in der Ersparnis von Verwaltungsgebühren liegen, noch um die Vorteile zu vermehren, die dem von einer Fahrerlaubnisentziehung Betroffenen jedenfalls in Form einer damit einhergehenden Löschung von Punkten zugute kommen.

4. Als nicht tragfähig erweist sich schließlich die Erwägung des BG, eine „fiktive" Löschung der für den Kl. bis zu seiner Verzichtserklärung angefallenen Punkte könne möglicherweise über eine entsprechende Anwendung von § 29 Abs. 3 Nr. 2 StVG erfolgen. Diese Regelung sieht eine vorzeitige Tilgung von Eintragungen und nicht nur eine Löschung von Punkten vor, wie sie in § 4 Abs. 2 S. 3 StVG angeordnet wird. Anders als bei einer bloßen Löschung von Punkten, die nicht bedeutet, dass auch die eingetragenen Entscheidungen gelöscht werden (vgl. BRDrucks 821/96 S. 72), wären damit auch die eingetragenen Entscheidungen für die Fahrerlaubnisbehörde nicht mehr verwertbar (vgl. § 29 Abs. 8 S. 1 StVG). Die Wirkung einer Tilgung nach § 29 Abs. 3 Nr. 2 StVG geht damit erheblich über die des § 4 Abs. 2 S. 3 StVG hinaus. Schon hieran scheitert eine entsprechende Anwendung. ..."

Halterhaftung im Leasingverhältnis

Urteil des BGH vom 07.12.2010 – VI ZR 288/09 –

Der Leasinggeber und Eigentümer des Kraftfahrzeugs hat gegen den Leasingnehmer und Halter des Kraftfahrzeugs bei einer Beschädigung dieses Fahrzeugs keinen Anspruch aus § 7 I StVG.

Aus den Gründen:

I. Nach Auffassung des BerGer. stand der Kl. vor dem erledigenden Ereignis gem. § 426 I BGB auch gegenüber der Bekl. der geltend gemachte Gesamtschuldnerausgleich in Höhe von 50 % des gegenüber der Leasinggeberin vollständig regulierten Schadens zu. Das AG habe den früheren Bekl. zu 1 nach § 18 StVG unter Zugrundelegung der gleich hoch eingeschätzten Betriebsgefahr der beiden unfallbeteiligten Fahrzeuge von je 50 % verurteilt. Die Bekl. hafte gesamtschuldnerisch in gleicher quotenmäßiger Höhe,

weil auch eine Leasingnehmerin als Halterin des Fahrzeugs im Verhältnis zur Leasinggeberin aus § 7 I StVG hafte. Deshalb müsse sie der Kl. aus dem Gesichtspunkt des Verzugs auch die vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren erstatten.

II. Das Berufungsurteil hält der revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand. Die Revision macht zu Recht geltend, dass der Leasinggeber und Eigentümer des Kraftfahrzeugs gegen den Leasingnehmer und Halter eines Kraftfahrzeugs bei einer Beschädigung dieses Fahrzeugs keinen Anspruch aus § 7 I StVG auf Ersatz des entstandenen Schadens hat und deswegen keine Gesamtschuld zwischen der Kl. und der Bekl. besteht, die nach § 426 BGB ausgeglichen werden könnte.

l. Die Frage, ob der Halter eines Kraftfahrzeugs dem Eigentümer gegenüber aus § 7 I StVG auf Ersatz eines Schadens am Kraftfahrzeug haftet, wird in Literatur und Rechtsprechung nicht einheitlich beantwortet.

a) Das BerGer. meint unter Hinweis auf ein Urteil des Senats vom 22.03.1983 und eine im Schrifttum vertretene Auffassung, im Fall der Beschädigung eines geleasten Fahrzeugs könne der vom Halter verschiedene Eigentümer des Kraftfahrzeugs den Leasingnehmer als dessen Halter aus § 7 StVG in Anspruch nehmen (vgl. BGHZ 87, 133 [138] = NJW 1983, 1492; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 3. Aufl., § 7 StVG Rdnr. 218; Wussow/Baur, UnfallhaftpflichtR, 15. Aufl., Kap. 17 Rdnrn. 31, 95). Dass die Gefährdungshaftung (anders als bei Mithaltern) eingreife, obwohl das schädigende Fahrzeug zugleich die beschädigte Sache sei, finde seinen Grund in der von den Bet. vorgenommenen Aufspaltung von rechtlicher und faktischer Herrschaftsgewalt (Greger, § 7 StVG Rdnr. 218). Die Haftung aus § 7 StVG ergebe sich nämlich nicht aus Eigentum, sondern aus der durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs hervorgerufenen Gefährdung anderer Rechtsgüter. Eine Einschränkung der Halterhaftung dahingehend, dass Ansprüche des Eigentümers der beschädigten Sache dann ausgeschlossen sein sollen, wenn die Beschädigung durch den Halter des Fahrzeugs beim Betrieb desselben hervorgerufen worden sei, ergebe sich aus § 7 StVG nicht.

b) Nach anderer Auffassung soll der Leasinggeber den Leasingnehmer für Schäden am geleasten Fahrzeug nur dann in Anspruch nehmen können, wenn den Leasingnehmer ein Verschulden trifft. Deshalb stehe dem regulierenden Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer kein Gesamtschuldnerausgleich gegenüber dem nur aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung mithaltenden Halter und Leasingnehmer zu. Die Haftung des Halters nach § 7 I StVG erstrecke sich nicht auf das von ihm gehaltene Fahrzeug selbst. Unter der „Sache", für deren Beschädigung er bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 I StVG im Übrigen hafte, sei nur eine vom Fahrzeug verschiedene Sache zu verstehen, nicht dagegen das Fahrzeug selbst (vgl. Geyer, NZV 2005, 565 [568]; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl., § 3 Rdnr. 252; Heß, NZV 2007, 610 [611 f.]; Hohloch, NZV 1992, 1 [5]; König, in: Hentschel/König/Dauer, StraßenverkehrsR, 40. Aufl., § 7 StVG Rdnr. 16a; van Bühren/Lemcke, Anwalts-Hdb. VerkehrsR, 2003, Teil 2 Rdnrn. 237, 250 f., dies., ZfS 2002, 327; Müller, in: Himmelreich/Halm, Hdb. d. Fachanwalts VerkehrsR, 3. Aufl., Kap. 6 Rdnr. 338; Nugel, NZV 2009, 313 [315]; Schwitz, NJW 1994, 301).

c) Diese Auffassung ist richtig. Soweit sich aus dem Senatsurteil vom 22.03.1983 etwas anderes ergeben sollte, wird daran nicht mehr festgehalten.

Die Haftung nach § 7 I StVG umfasst alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe. Es genügt, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist (vgl. Senat, NVwZ-RR 2005, 381 = NZV 2005, 305 = VersR 2005, 566 [567]; NJW 2005, 2081 = VersR 2005, 992 [993], jew. m. w. Nachw.). Ob dies der Fall ist, muss mittels einer am Schutzzweck der Haftungsnorm orientierten wertenden Betrachtung beurteilt werden (vgl. BGHZ 71, 212 [214] = NJW 1978, 1582; BGHZ 115, 84 [86] = NJW 1991, 2568; NVwZ-RR 2005, 381; NJW 2005, 2081; NJW 2011, 292 Rdnr. 24). Die Haftung wird mithin nicht schon durch jede Verursachung eines Schadens begründet, der im weitesten Sinne im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ausgelöst worden ist. Eine Haftung tritt vielmehr erst dann ein, wenn das Schadensereignis dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs nach dem Schutzzweck der Gefährdungshaftung auch zugerechnet werden kann. An diesem auch im Rahmen der Gefährdungshaftung erforderlichen Zurechnungszusammenhang fehlt es, wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos halten will (vgl. BGHZ 79, 259 [263] = NJW 1981, 983; BGHZ 107, 359 [367] = NJW 1989, 2616; BGHZ 115, 84 [86 f.] = NJW 1991, 2568; NJW 1982, 1046 = VersR 1982, 243 [244]; NJW 2005, 2081).

Mit der ganz überwiegend im Schrifttum vertretenen Auffassung erstreckt sich nach dem Schutzzweck die Haftung des Halters nach § 7 I StVG nicht auf das von ihm gehaltene Fahrzeug selbst. Unter der „Sache", für deren Beschädigung er bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 I StVG im Übrigen haftet, ist nur eine vom Fahrzeug verschiedene Sache zu verstehen, nicht dagegen das Fahrzeug selbst. Die verschärfte Haftung des Kraftfahrzeughalters bezweckt nur, Dritte vor den ihnen aufgezwungenen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs zu schützen (vgl. Amtliche Begründung zu § 3 des Gesetzentwurfs über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Verhandlungen des Reichstages 1909 Bd. 248, 5599; NJW

1971, 1983 = VersR 1971, 1043; Greger, § 3 Rdnr. 4). Damit wäre eine Haftung des Leasingnehmers gegenüber dem Leasinggeber alleine aufgrund dessen Eigentums nicht zu vereinbaren. Anders als etwa in dem Fall, dass der Eigentümer und Leasinggeber durch den Betrieb des Fahrzeugs körperlich geschädigt wird (vgl. Greger, § 3 Rdnr. 252), greift hier der Schutzzweck des § 7 I StVG nicht ein, Dritte vor den ihnen aufgezwungenen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs zu schützen.

Dieses Ergebnis ist nicht unbillig, insbesondere auch nicht im Hinblick auf das Urteil des erkennenden Senats vom 10.07.2007 (BGHZ 173, 182 = NJW 2007, 3120). In diesem Urteil hat der Senat nur entschieden, dass sich ein Leasinggeber, der Eigentümer, aber nicht Halter des Leasing-Kraftfahrzeugs ist, im Rahmen der Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs nach § 823 BGB wegen Verletzung seines Eigentums am Leasingfahrzeug bei einem Verkehrsunfall weder ein Mitverschulden des Leasingnehmers oder des Fahrers des Leasingfahrzeugs noch dessen Betriebsgefahr anspruchsmindernd zurechnen lassen muss. Diese Entscheidung betrifft mithin nur den Schadensersatzanspruch des Eigentümers aus § 823 BGB. In diesem Fall des vom Fahrer des Leasingfahrzeugs oder vom Halter mitverschuldeten Unfalls besteht zwischen diesen und dem „gegnerischen" Fahrer, Halter oder Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer im Verhältnis zum Leasinggeber ein Gesamtschuldverhältnis, sodass dann nach – ungekürzter – Regulierung der Ansprüche des Leasinggebers aus § 823 BGB der Gesamtschuldnerausgleich gem. § 426 BGB vorgenommen werden kann. Bestehen hingegen wegen nicht nachweisbaren Verschuldens nur Ansprüche des Leasinggebers aus Gefährdungshaftung i. S. des § 7 StVG, muss er sich im Haftungssystem des Straßenverkehrsgesetzes das Verschulden des Fahrers des Leasingfahrzeugs bereits bei der Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs gegen den Unfallgegner nach §§ 9, 17 StVG, § 254 BGB anspruchsmindernd zurechnen lassen. In diesem Fall sind nämlich anders als im Fall des Senatsurteils vom 10.07.2007 die Sondervorschriften des Straßenverkehrsgesetzes für die Gefährdungshaftung anwendbar (vgl. Heß, NZV 2007, 610 [611]; van Bühren/Lemcke, Teil 2 Rdnr. 223; Müller, in: Himmelreich/Halm, Kap. 6 Rdnr. 306). Wird der Anspruchsgegner bzw. sein Haftpflichtversicherer nur aus § 7 I StVG in Anspruch genommen, ist mithin keine Notwendigkeit für den Gesamtschuldnerausgleich gegeben.

2. Das Berufungsurteil ist auch nicht deswegen im Ergebnis richtig, weil sich ein Schadensersatzanspruch des Leasinggebers gegen den Leasingnehmer unter Umständen aus § 280 BGB oder §§ 823 ff. BGB ergeben könnte, da eine Pflichtverletzung des früheren Bekl. zu 1 nicht festgestellt ist. Der Unfallhergang konnte nicht aufgeklärt werden.

Schätzung von Mietwagenkosten

Urteil des BGH vom 22.02.2011 – VI ZR 353/09 –

Zur Schätzung von Mietwagenkosten auf der Grundlage von Listen und Tabellen, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht führt aus, die Kl. habe Anspruch auf Erstattung der objektiv erforderlichen Mietwagenkosten. Erforderlich sei jedenfalls der dem Selbstzahler auf dem in seiner Lage zeitlich und örtlich relevanten Markt normalerweise angebotene Tarif, der unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet werde, mithin der sogenannte Normaltarif, auf den im Falle eines Unfalls pauschal ein prozentualer Aufschlag bis zu 30 % hinzuzusetzen sein könne. Der Normaltarif könne auf der Grundlage des gewichteten Mittels für das örtliche Postleitzahlengebiet der Schwacke-Liste 2006 ermittelt werden. Konkrete Tatsachen, die gegen die Verwendung dieses Mietpreisspiegels sprächen, seien nicht dargetan. Der von dem Autohaus V berechnete Tarif liege im Bereich der 130 %-Marge bezogen auf den Schwacke-Mietpreisspiegel 2006. In Rechnung gestellt worden seien für 14 Tage 2.049,60 € brutto. Aus der Schwacke-Liste ergebe sich für ein vergleichbares Fahrzeug der Gruppe 5 nach dem Moduswert ein Grundpreis von 507 € brutto pro Woche, mithin für 14 Tage 1.014 €. Diesem Betrag seien entsprechend der Nebenkostentabelle 154 € pro Woche für eine Vollkaskoversicherung sowie 15 € pro Tag für einen zusätzlichen Fahrer und Kosten für Zustellung/Abholung in Höhe von 62 € hinzuzurechnen, so dass sich insgesamt 1.594 € ergäben. Unter Berücksichtigung eines Aufschlags von 30 % errechne sich für 14 Tage ein Betrag von 2.155,92 €. Soweit die Kl. den Ersatz von Mietwagenkosten für einen Zeitraum von mehr als 14 Tagen verlange, sei die Klage unbegründet. Dass eine Reparaturdauer von 24 Tagen erforderlich gewesen sei, habe die Kl. in erster Instanz nicht hinreichend dargetan. Mit ihrem in der Berufungsbegründung ergänzten Vorbringen zum Ablauf der Reparaturarbeiten sei sie gem. § 531 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen.

1. Zur Revision der Bekl.:

Das angefochtene Urteil hält, soweit es zum Nachteil der Bekl. ergangen ist, revisionsrechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a) Allerdings ist die Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters. Sie ist revisionsrechtlich nur daraufhin überprüfbar, ob der Tatrichter erhebliches Vorbringen der Parteien unberücksichtigt gelassen, Rechtsgrundsätze der Schadensbemessung verkannt, we-

sentliche Bemessungsfaktoren außer Betracht gelassen oder seiner Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt hat (vgl. Senatsurteile vom 10.07.1984 BGHZ 92, 85, 86 f.; vom 08.12.1987 BGHZ 102, 322, 330; vom 23.11.2004 BGHZ 161, 151, 154 = DAR 2005,78; vom 09.12.2008 VersR 2009, 408 Rdn. 12 und vom 09.06.2009 DAR 2009, 452 m. Anm. Ernst Rdn. 10).

Die Art der Schätzungsgrundlage gibt § 287 ZPO nicht vor. Die Schadenshöhe darf lediglich nicht auf der Grundlage falscher oder offenbar unsachlicher Erwägungen festgesetzt werden und ferner dürfen wesentliche die Entscheidung bedingende Tatsachen nicht außer Acht bleiben. Auch darf das Gericht in für die Streitentscheidung zentralen Fragen auf nach Sachlage unerlässliche fachliche Erkenntnisse nicht verzichten. Gleichwohl können in geeigneten Fällen Listen oder Tabellen bei der Schadensschätzung Verwendung finden (vgl. Senatsurteile vom 11.03.2008 DAR 2008, 331 Rdn. 12 und vom 14.10.2008 DAR 2009, 29 Rdn. 22). Demgemäß hat der erkennende Senat mehrfach ausgesprochen, dass der Tatrichter in Ausübung des Ermessens nach § 287 ZPO den „Normaltarif" grundsätzlich auch auf der Grundlage des „Schwacke-Mietpreisspiegels" im maßgebenden Postleitzahlengebiet (ggf. mit sachverständiger Beratung) ermitteln kann (vgl. Senatsurteile vom 09.05.2006 DAR 2006, 438 Rdn. 6; vom 30.01.2007 VersR 2007, 516 Rdn. 8 = DAR 2007, 262 (Ls.); vom 12.06.2007 DAR 2007, 510; vom 24.06.2008 DAR 2008, 643 Rdn. 22 und vom 18.05.2010 DAR 2010, 467 Rdn. 4). Er hat auch die Schätzung auf der Grundlage des „Schwacke-Mietpreisspiegels 2006" grundsätzlich nicht als rechtsfehlerhaft erachtet (vgl. Senatsurteile vom 11.03.2008, a. a. O. Rdn. 10; vom 19.01.2010 DAR 2010, 323 Rdn. 6 und vom 02.02.2010 DAR 2010, 383 Rdn. 26 sowie DAR 2010, 464 Rdn. 9), was jedoch nicht bedeutet, dass eine Schätzung auf der Grundlage anderer Listen oder Tabellen, wie etwa der sog. Fraunhofer-Liste, oder eine Schätzung nach dem arithmetischen Mittel beider Markterhebungen (vgl. etwa OLG Saarbrücken SVR 2010, 103 mit Anm. Nugel jurisPR-VerkR 7/2010 Anm. 1; LG Bielefeld NJW-Spezial 2009, 762) grundsätzlich rechtsfehlerhaft wäre. Die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, bedarf nur der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken (vgl. Senatsurteile vom 11.03.2008 DAR 2008, 331, a. a. O. Rdn. 9; vom 14.10.2008 a. a. O. Rdn. 19 und vom 02.02.2010, a. a. O. Rdn. 25 sowie a. a. O. Rdn. 19).

b) Nach diesen Grundsätzen, an denen festgehalten wird, ist der Tatrichter entgegen der Auffassung der Revision grundsätzlich nicht gehindert, seiner Schadensschätzung gem. § 287 ZPO die Schwacke-Liste 2006 zugrunde zu legen. Die von der Bekl. gegen die Eignung dieses Mietpreisspiegels erhobenen generellen Einwände hält der erkennende Senat für unbegründet. Im Streitfall begegnet die Anwendung der Schwacke-Liste jedoch deshalb Bedenken, weil die Bekl. – wie die Revision mit Recht geltend macht – deutlich günstigere Angebote anderer Anbieter als Beispiele für die von ihr geltend gemachten Mängel des Schwacke-Mietpreisspiegels 2006 aufgezeigt hat. Sie hat umfassenden Sachvortrag dazu gehalten und Beweis dafür angetreten, dass die Kl. ein vergleichbares Fahrzeug für 14 Tage inklusive sämtlicher Kilometer und Vollkaskoversicherung zu konkret benannten, wesentlich günstigeren Preisen bestimmter anderer Mietwagen-Unternehmen hätte anmieten können. Dieses Vorbringen hat das Berufungsgericht nicht hinreichend gewürdigt. Seine Beurteilung, die Bekl. habe nicht „eindeutig" behauptet, dass die von ihr aufgezeigten Angebote vom 10.09.2007 nicht nur zu Werbezwecken gedient, sondern am 09.01.2007 der Kl. tatsächlich zur Verfügung gestanden hätten, beruht auf einer Verkennung des Sachvortrags der Bekl. Diese hat die Angebote zum Beleg ihrer Behauptung vorgelegt, dass der Kl. die Anmietung eines Mietwagens bei Stationen in B. zu einem wesentlich günstigeren Preis möglich gewesen wäre. Zum Beweis dieses Vertrages hat sie die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt. Damit hat sie hinreichend deutlich gemacht, dass nach ihrem unter Beweis gestellten Vorbringen der Kl. günstigere Tarife tatsächlich zur Verfügung gestanden hätten, als diese das Fahrzeug bei dem Autohaus V in B. anmietete. Das Berufungsgericht hat sich mit diesem Sachvortrag verfahrensfehlerhaft nicht in ausreichender Weise auseinandergesetzt. Dadurch verletzt es den Anspruch der Bekl. auf rechtliches Gehör und überschreitet die Grenzen seines tatrichterlichen Ermessens im Rahmen des § 287 ZPO.

c) Mit Erfolg wendet sich die Revision auch dagegen, dass das Berufungsgericht bei der Ermittlung des sog. Normaltarifs Nebenkosten für einen zusätzlichen Fahrer und Kosten für Zustellung/Abholung berücksichtigt hat, ohne auf den Vortrag der Bekl. einzugehen, dass bei der Anmietung die Nutzung durch einen weiteren Fahrer nicht vereinbart worden sei und die Kl. das angemietete Fahrzeug tatsächlich auch allein benutzt habe und dass die Anmietung im Autohaus V erfolgt und das Fahrzeug weder zugestellt noch abgeholt worden sei. Auch insoweit ist die erfolgte Schadensschätzung nicht frei von Verfahrensfehlern.

d) Deshalb war das Urteil des LG, soweit es dem Klagebegehren stattgegeben hat, aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird zu prüfen haben, ob sich aus dem übergangenen Vorbringen der Bekl. im vorliegenden Fall gewichtige Bedenken gegen die Eignung des Schwacke-Mietpreisspiegels 2006 als Schätzungsgrundlage ergeben.

2. Zur Anschlussrevision der Kl.:

a) Die Anschlussrevision, mit der die Kl. den Ersatz von Mietwagenkosten über den vom Berufungsgericht als berechtigt erachteten Zeitraum von 14 Tagen hinaus begehrt, ist zulässig (§ 554 ZPO). Sie betrifft entgegen der Auffassung der Anschlussrevisionserwiderung denselben Lebenssachverhalt und steht mit dem von der Revision erfassten Streitgegenstand in einem unmittelbaren rechtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang (vgl. BGH, Urteil vom 22.11.2007 – I ZR 74/05, BGHZ 174, 244 Rdn. 38 ff.). Gegenstand sowohl der Revision als auch der Anschlussrevision ist der Anspruch der Kl. auf Ersatz der ihr infolge des Verkehrsunfalls vom 08.01.2007 entstandenen Mietwagenkosten.

b) Die Anschlussrevision ist aber nicht begründet. Das AG, auf dessen Urteil das Berufungsgericht Bezug nimmt, hat die Klage hinsichtlich der einen Zeitraum von 14 Tagen übersteigenden Mietdauer mit Recht abgewiesen. Seine Beurteilung, die Kl. habe nicht hinreichend dargetan, dass für die Reparatur ihres Fahrzeugs 24 Tage erforderlich gewesen seien, hält revisionsrechtlicher Nachprüfung stand. Entgegen der Auffassung der Anschlussrevision hat das AG dabei die an einen schlüssigen Sachvortrag zu stellenden Anforderungen nicht überspannt. Angesichts der Tatsache, dass der vorgerichtlich beauftragte Sachverständige die Reparaturdauer in seinem Gutachten mit nur fünf Arbeitstagen angegeben hatte, hätte es näheren Vertrags dazu bedurft, weshalb die Reparatur tatsächlich wesentlich länger gedauert und zudem den von der Bekl. bei der Schadensregulierung zugestandenen Zeitraum von 14 Tagen deutlich überschritten hat. Trotz eines gerichtlichen Hinweises auf die Unzulänglichkeit ihres Sachvortrags hat die Kl. keine Begründung für die tatsächliche Dauer der Reparatur genannt, sondern sich vielmehr darauf beschränkt, die Arbeitsabläufe darzulegen. Dass die Vorinstanzen diesen Vortrag im Rahmen der tatrichterlichen Schadensschätzung gem. § 287 ZPO als unzureichend erachtet und unter den Umständen des vorliegenden Falles eine Reparaturdauer von mehr als 14 Tagen für nicht erforderlich gehalten haben, ist aus revisionsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Eines weiteren gerichtlichen Hinweises bedurfte es entgegen der Auffassung der Anschlussrevision nicht. Soweit die Kl. ihren Sachvortrag zum Reparaturablauf in zweiter Instanz ergänzt hat, hat das Berufungsgericht verfahrensfehlerfrei die Voraussetzungen für eine Zulassung dieses neuen Vorbringens gem. § 531 Abs. 2 ZPO verneint. Eines weiteren Eingehens auf diesen Vortrag bedurfte es vorliegend nicht.

Untersuchungspflicht des Händlers

Beschluss des OLG Karlsruhe vom 25.10.2010 – 4 U 71/09 –

1. Ist ein Gebrauchtfahrzeug erkennbar in bestimmten Bereichen nachlackiert worden, so ist dies für einen Kraftfahrzeughändler in der Regel ein Hinweis auf die Möglichkeit eines reparierten Unfallschadens.

2. Veräußert ein Kraftfahrzeughändler ein nachlackiertes Fahrzeug, muss er den Kaufinteressenten in der Regel auf die nachlackierten Stellen und den sich daraus ergebenden Unfallverdacht hinweisen. Verschweigt der Händler diese Umstände, kommt eine arglistige Täuschung im Sinne von § 123 Abs. 1 BGB in Betracht.

3. Ein Kraftfahrzeughändler, der einen Gebrauchtwagen hereinnimmt, ist vor einer Weiterveräußerung verpflichtet, das Fahrzeug – mindestens – durch eine einfache Sichtprüfung, bei der Nachlackierungen festgestellt werden, auf mögliche Unfallschäden zu untersuchen. Das Unterlassen einer Sichtprüfung kann den Vorwurf der Arglist begründen, wenn nach der Veräußerung an einen Dritten ein Unfallschaden festgestellt wird.

4. Ein größeres Kfz-Handelsunternehmen muss durch eine entsprechende Organisation sicherstellen, dass beim Ankauf bzw. bei der Inzahlungnahme von Gebrauchtwagen mögliche Unfallschäden – mindestens – durch eine einfache Sichtprüfung festgestellt und dokumentiert werden. Die Feststellungen müssen an die Verkaufsberater des Unter- nehmens weitergegeben werden. Verzichtet das Unternehmen auf eine solche Organisation, kann der Vorwurf der Arglist den Geschäftsführer bzw. Niederlassungsleiter treffen, wenn der Käufer eines Gebrauchtwagens nachträglich einen Unfallschaden feststellt.

Aus den Gründen:

Nach vorläufiger Auffassung des Senats stellt sich die Rechtslage wie folgt dar:

Die Bekl. ist gem. § 812 Abs. 1 Satz 1 BGB zur Rückzahlung des Kaufpreises verpflichtet Zug um Zug gegen Rückgewähr des von der Kl. erworbenen Pkw M. Die Kl. hat den Kaufvertrag wirksam wegen arglistiger Täuschung angefochten (§ 123 Abs. 1 BGB). Die Verantwortlichen der Bekl. haben der Kl. vor Abschluss des Vertrages einen erheblichen Mangel des Fahrzeugs arglistig verschwiegen.

1. Die tatsächlichen Feststellungen des LG und die Beweiswürdigung sind nicht zu beanstanden. Für die Entscheidung des LG sind, wie sich aus den Entscheidungsgründen entnehmen lässt, die folgenden Feststellungen maßgeblich:

a) Der an die Kl. veräußerte Pkw M. hatte bei einem Verkehrsunfall einen Heckschaden erlitten. Der Heckschaden war nur unzulänglich repariert worden. Die mangelhafte Reparatur war unschwierig sofort ersichtlich, wenn man

den hinteren Stoßfänger des Fahrzeugs demontierte. Das Fahrzeug wies zudem an der Seitenwand hinten links und an der Heckklappe, die bei dem fraglichen Unfall erneuert worden war, deutliche Farbunterschiede im Lack auf. Das Fahrzeug ist in diesen Bereichen nach dem Unfall nachlackiert worden. Die Feststellungen ergeben sich aus dem vom LG eingeholten Gutachten des Sachverständigen K. Die vom Sachverständigen zu seinem Gutachten angefertigten Lichtbilder verdeutlichen, dass die Lackunterschiede für einen Betrachter ohne Schwierigkeiten auf den ersten Blick erkennbar sind. Die Berufungsbegründung enthält keine Einwendungen gegen diese Feststellungen.

b) Das LG hat zudem festgestellt, dass sich das Fahrzeug bereits bei der ersten Hereinnahme in der Niederlassung der Bekl. im März 2004 und bei der zweiten Hereinnahme am 30.03.2005 in diesem Zustand befand. Aus der vorgelegten Reparaturrechnung eines Vorbesitzers vom 27.09.1999 ergibt sich, dass die mangelhafte Reparatur des Unfallschadens zeitlich vor der Hereinnahme des Fahrzeugs im Hause der Bekl. lag. Zu Recht hat das LG zudem festgestellt, dass die nachlackierten Stellen an dem Fahrzeug auch bei einer nur oberflächlichen Besichtigung für den Zeugen P. im März 2004 und im März 2005 genauso deutlich erkennbar waren wie bei der Besichtigung durch den Sachverständigen im März 2008. Die Farbunterschiede beruhen darauf, dass der Originallack deutlich ausgebleicht ist, während die jeweils angrenzenden nachlackierten Bereiche einen deutlich kräftigeren Farbton aufweisen. Der Zeuge P. hat bei seiner Vernehmung vor dem LG angegeben, er könne sich an die Hereinnahme des Fahrzeugs noch genau erinnern und wisse daher noch, dass der Lack in der Farbe Calypsorot ausgebleicht gewesen sei. Es bestehen keine Bedenken, wenn das LG seiner Entscheidung die Aussage des Zeugen in diesem Punkt zugrunde legt. Wenn der Originallack bei der Besichtigung durch den Zeugen P. bereits ausgebleicht war, folgt daraus zwingend, dass die Differenzen zu den nachlackierten Stellen (kräftiger Farbton) für den Zeugen P. im März 2004 bzw. im März 2005 genauso wahrnehmbar gewesen sein müssen wie im Jahr 2008 für den Sachverständigen K. Dies hat der Sachverständige K. bei der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens bestätigt. Auch insoweit ergeben sich keine Einwendungen gegen die Beweiswürdigung des LG aus der Berufungsbegründung der Bekl.

c) Aus den deutlich wahrnehmbaren Nachlackierungen ergab sich für jeden Betrachter, dem die Nachlackierung auffiel, ein Unfallverdacht. Ob und inwieweit ein Laie einen solchen Schluss regelmäßig zieht, kann dahinstehen. Jedenfalls für Fachleute, wie die Mitarbeiter der Bekl., ist der Zusammenhang zwischen nachlackierten Stellen am Fahrzeug und einem Unfallverdacht evident. Darauf hat der Sachverständige K. im Termin vor dem LG vom 21.10.2008 hingewiesen. Die Nachlackierung an der Seitenwand des Pkw hinten links musste nach den Ausführungen des Sachverständigen – jedenfalls im Zusammenhang mit der nachlackierten Heckklappe – zu dem Verdacht führen, dass das Fahrzeug in der Vergangenheit eine Heckkollision erlitten hat. Dass die erkennbaren Nachlackierungen – ohne einen Unfall – bereits im Werk in Spanien vorgenommen worden sein könnten, war nach den Ausführungen des Sachverständigen für jeden Fachmann auszuschließen. Dies ergibt sich schon daraus, dass bei einer Nachlackierung im Werk die Verwitterung des Originallacks und der Nachlackierung nach einer gewissen Zeit in gleicher Weise stattgefunden haben müssten, sodass deutliche Lacktonunterschiede nicht erklärbar wären. Auch insoweit ergeben sich aus der Berufungsbegründung keine Einwendungen gegen die Beweiswürdigung des LG.

d) Auf der Basis der angegebenen Feststellungen ergeben sich zwei Möglichkeiten:

aa) Es ist zumindest nicht auszuschließen, dass der Zeuge P. bei der Hereinnahme des Fahrzeugs die Lackunterschiede wahrgenommen hat und sich daher der Tatsache eines Unfallverdachts bewusst war. Der Zeuge P. hat die Lacktonunterschiede an dem Fahrzeug weder in den Fahrzeugunterlagen der Bekl. in irgendeiner Weise dokumentiert, noch ist er einem Unfallverdacht durch ein Abmontieren des Stoßfängers im Heckbereich nachgegangen. Er hat auch – unstreitig – nicht dafür gesorgt, dass ein potenzieller Käufer vor einem Kauf des Fahrzeugs von einem Unfallverdacht Kenntnis erlangte. Hierbei ist davon auszugehen, dass dem Zeugen P. die Bedeutung von Nachlackierungen einerseits und die Bedeutung eines Unfallverdachts für einen potenziellen Käufer bekannt waren.

bb) Das LG hat in den Vordergrund seiner Überlegungen die zweite Möglichkeit gestellt, die sich aus den getroffenen Feststellungen ergibt: Wenn der Zeuge R, wie er bei seiner Vernehmung vor dem LG angegeben hat, tatsächlich die Nachlackierungen nicht bemerkt hat, dann hat er entweder sich das Fahrzeug bei der Hereinnahme nicht angeschaut, oder er hat das Fahrzeug zwar gesehen, sich aber für mögliche Lacktonunterschiede von vornherein nicht interessiert. Denn anders ist es – in dieser Variante – nicht erklärbar, dass der Zeuge P. die Nachlackierungen nicht bemerkt haben will. Aus den Ausführungen des Sachverständigen K. und auch aus den vom Sachverständigen zum schriftlichen Gutachten angefertigten Lichtbildern ergibt sich, dass jeder Fachmann im März 2005 die Lackunterschiede bemerkt hätte, wenn er sich bei einem Betrachten des Fahrzeugs für eine mögliche Nachlackierung interessiert hätte (siehe die Ausführungen oben a, b und c).

2. Die tatsächlichen Feststellungen des LG rechtfertigen den Tatbestand eines arglistigen Verschweigens bzw. einer arglistigen Täuschung i. S. v. § 123 Abs. 1 BGB.

a) Eine arglistige Täuschung durch Verschweigen setzt voraus, dass hinsichtlich der verschwiegenen Tatsachen eine Aufklärungspflicht besteht. Die Rechtsgrundlage dieser Pflicht ist der Grundsatz von Treu und Glauben (§ 242 BGB). Entscheidend ist, ob der andere Teil nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte redlicherweise Aufklärung erwarten durfte. Für das Merkmal der Arglist kommt es darauf an, dass der Täuschende die Bedeutung der aufklärungspflichtigen Tatsache für den anderen Teil kennt (vgl. Palandt/Ellenberger, BGB, 69. Aufl. 2010, § 123 BGB, Rdn. 5 mit Rechtsprechungsnachweisen).

b) Beim Verkauf eines Gebrauchtwagens besteht eine Aufklärungspflicht nicht nur für Unfallschäden, sondern ebenso beim Vorhandensein eines bloßen Unfallverdachts (vgl. Palandt/Ellenberger a. a. O., § 123 BGB, Rdn. 7; Reinking/Eggert, Der Autokauf, 10. Aufl. 2009, Rdn. 2079). Es kommt hierbei auch nicht darauf an, ob der – mögliche – Unfall vollständig und korrekt repariert wurde. Ein Unfallverdacht ist für die Kaufentscheidung eines Käufers und für den Wert des Fahrzeugs auf dem Gebrauchtwagenmarkt grundsätzlich von erheblicher Bedeutung. Bei einem Unfallverdacht wird das Fahrzeug – solange der Verdacht nicht ausgeräumt wird – auf dem Markt mit einem geringeren Wert gehandelt. Außerdem wird jeder Kaufinteressent, wenn er von einem Unfallverdacht erfährt, zunächst den Verdacht klären wollen, bevor er sich zum Kauf entschließt. Ein Verkäufer, der aufgrund konkreter Anhaltspunkte einen Unfallverdacht hegt, handelt daher arglistig, wenn er seinen Verdacht gegenüber dem Kaufinteressenten verschweigt (vgl. Reinking/Eggert a. a. O.).

c) Wenn der Zeuge P. – entgegen seinen Angaben – bei der Hereinnahme des Fahrzeugs die Lackunterschiede bemerkt hat (siehe oben 1 d, aa, 1. Sachverhaltsvariante), liegt ein arglistiges Verhalten auf der Hand. Aus den Lackunterschieden ergab sich der Unfallverdacht (siehe oben). Die Bedeutung des Unfallverdachts für jeden Kaufinteressenten war dem Zeugen P. bekannt. Wenn der Zeuge P. – in dieser Variante – eine Feststellung des Unfallverdachts nicht an die in der Niederlassung der Bekl. tätigen Verkaufsberater weitergab. um eine zutreffende Information von Kaufinteressenten zu ermöglichen, war dies arglistig. Die Kenntnisse und die Arglist des Zeugen P. sind der Bekl. in einer derartigen Situation gem. § 166 Abs. 1 BGB in gleicher Weise zurechenbar, wie ein arglistiges Verhalten eines Verkäufers bzw. Verkaufsberaters (vgl. Reinking/Eggert a. a. O., Rdn. 2086, 2088, 2094, 2095).

d) Der Bekl. fällt allerdings auch dann Arglist zu Last, wenn der Zeuge P. die Lackunterschiede tatsächlich nicht bemerkt hat (siehe oben 1. d bb, 2. Sachverhaltsvariante). In dieser Variante, die das LG in den Entscheidungsgründen hervorgehoben hat, ist der Bekl. vorzuwerfen, dass das Fahrzeug vor der Veräußerung an die Kl. keiner Untersuchung im Hinblick auf einen möglichen Unfallschaden unterzogen wurde. Das Merkmal der Arglist ergibt sich in dieser Variante daraus, dass die Mitarbeiter der Bekl. die Kl. nicht in eindeutiger Form auf die unterlassene Untersuchung hingewiesen haben.

aa) Jeder Kraftfahrzeughändler, der einen Gebrauchtwagen veräußert, ist verpflichtet, das Fahrzeug vor einer Veräußerung zumindest in begrenztem Umfang auf mögliche Unfallschäden und einen möglichen Unfallverdacht zu untersuchen. Dazu gehört jedenfalls, dass der Verkäufer durch eine Sichtkontrolle feststellen muss, ob das Fahrzeug Nachlackierungen aufweist und ob erhebliche Differenzen in den sogenannten Spaltmaßen festzustellen sind (vgl. Reinking/Eggert a. a. O., Rdn. 1905, 1916, 1918, 1921, 1922; vgl. im Übrigen zur Sichtkontrolle in entsprechenden Fällen OLG Düsseldorf, NJW-RR 1997, 431; OLG Celle, OLGR 1996, 194; OLG Köln, NJW-RR 1997, 1214; OLG Frankfurt, NJW-RR 1999, 1064; OLG Bamberg, DAR 2001, 455; OLG Köln, OLGR 2001, 233; Brandenburgisches OLG, Urteil vom 08.12.2006 – 7 U 74/06 –, zitiert nach Juris). Eine solche Sichtkontrolle entspricht heute der Praxis jedes seriösen Gebrauchtwagenhändlers (vgl. Reinking/Eggert a. a. O., Rdn. 1916). Dementsprechend geht jeder Kaufinteressent, der sich an einen Händler wendet, davon aus, dass der Kraftfahrzeughändler die Frage eines möglichen Unfallschadens oder eines Unfallverdachts vor dem Verkauf zumindest in gewissem Umfang geprüft hat. Diese Erwartung der Kunden kennt wiederum der Verkäufer. Ein Verkäufer, der in Kenntnis dieser Erwartungen eine einfache Sichtprüfung des Fahrzeugs unterlässt, handelt daher arglistig, wenn eine korrekte Sichtprüfung – wie im vorliegenden Fall – konkrete Anhaltspunkte für einen Unfall-Verdacht (Nachlackierungen) ergeben hätte (vgl. OLG Düsseldorf a. a. O.; OLG Köln, NJW-RR 1997, 1214; OLG Frankfurt a. a. O., OLG Bamberg a. a. O.; OLG Köln, OLGR 2001, 233; Brandenburgisches OLG a. a. O.). Ein Kraftfahrzeughändler, der an einem Fahrzeug keine Sichtprüfung auf Unfallschaden vornimmt, muss – um dem Vorwurf der Arglist zu entgehen – einen Kaufinteressenten eindeutig darauf hinweisen, dass ein nicht geringes Risiko eines Unfallschadens besteht, weil einfachste Untersuchungen zur Frage eines Unfall-Schadens vom Verkäufer nicht durchgeführt wurden.

Die Bekl. meint zwar, sie sei ohne konkrete Anhaltspunkte für einen Unfallverdacht nicht verpflichtet, weitere Untersuchungen im Hinblick auf eventuelle Unfallschaden bei von ihr hereingenommenen Fahrzeugen durchzuführen, wie z. B. das Messen der Lackschichtendicke oder das Abmontieren des hinteren Stoßfängers. Ob und inwieweit diese Auffassung der Bekl. zutrifft, kann dahinstehen. Denn im vorliegenden Fall geht es nicht um solche weiteren Untersuchungen, sondern allein um eine normale Sichtprüfung (im Hinblick auf Unterschiede im Färbton des Lacks oder gegebenenfalls im Hinblick auf die Spaltmaße).

bb) Wenn der Zeuge P. sich für Lacktonunterschiede bei der Hereinnahme des Fahrzeugs nicht interessiert hat (anders ist ein Nichtbemerken der Unterschiede nicht erklärbar, siehe oben), reicht dies für eine Feststellung von Arglist auf Seiten der Bekl. aus. Das LG hat zwar keine Feststellungen dazu getroffen, welchen Vertretern bzw. welchen Mitarbeitern der Bekl. beim Unterbleiben einer Sichtkontrolle letztlich der Vorwurf der Arglist zu machen ist. Hierauf kommt es im Ergebnis allerdings auch nicht an, da ein arglistiges Verhalten im Zusammenhang mit der Veräußerung eines Gebrauchtfahrzeugs in jedem Fall der Bekl. zuzurechnen ist, unabhängig davon, ob der Vorwurf den Einkäufer (den Zeugen P.), den Verkaufsberater (den Zeugen S.) oder den für die Niederlassung der Bekl. in F. verantwortlichen Niederlassungsleiter trifft (vgl. zur Zurechnung von Kenntnissen und Vorsatz gem. § 166 Abs. 1 BGB in diesem Zusammenhang Reinking/Eggert a. a. O., Rdn. 2086, 2089, 2093, 2094, 2095).

Es spricht manches für eine vorsätzlich unzulängliche Organisation und Dokumentation der Untersuchung von Gebrauchtfahrzeugen im Bereich der Niederlassung F. der Bekl. In diesem Fall würde der Vorwurf der Arglist den verantwortlichen Niederlassungsleiter der Bekl. treffen. Die Bekl. hat im Rechtstreit nichts dazu vorgetragen, welche Anordnungen und Regelungen es im Bereich der Niederlassung F. gibt, um eine normale Untersuchung von Gebrauchtfahrzeugen auf Unfallschaden und eine Dokumentation dieser Untersuchung zu gewährleisten. Die Bekl. hat zwar im Rechtsstreit die bei ihr geführte Fahrzeugakte für den an die Kl. veräußerten Pkw vorgelegt. Es fällt in dieser Akte auf, dass die Bekl. in ihrer Niederlassung F. verschiedene Formulare verwendet, in denen bestimmte Feststellungen zum Zustand der hereingenommenen Fahrzeuge festgehalten werden. Dabei handelt es sich um Feststellungen, die für die Bewertung eines Fahrzeugs oder für erforderliche Reparaturen von Bedeutung sind. Es gibt in der Fahrzeugakte jedoch kein Formular, in welchem die Durchführung einer Sichtprüfung bei der Hereinnahme eines Gebrauchtfahrzeugs dokumentiert wird. In den von der Bekl. verwendeten Formularen sind auch keine Rubriken vorgesehen, in denen die Ergebnisse einer solchen Sichtprüfung (mögliche Nachlackierungen und mögliche Spaltmaßdifferenzen) dokumentiert werden müssten.

Auch die Verkaufsberater in der Niederlassung der Bekl. in F. legen nach den vorgelegten Unterlagen auf die Frage von Unfallschaden möglicherweise keinen besonderen Wert: Sowohl der Verkaufsberater S. als auch der Verkaufsberater Mo. haben bei der Veräußerung an die Kl. bzw. bei der Veräußerung an den Voreigentümer in den Kaufverträgen jeweils angegeben, dass das Fahrzeug „lt. Vorbesitzer“ keine Unfall-Schäden habe. Dies entspricht allerdings nicht den bei der Fahrzeugakte befindlichen schriftlichen Erklärungen der Vorbesitzer, die in den entsprechenden Formularen der Bekl. keine Angaben zu Unfällen und Beschädigungen gemacht haben, obwohl das betreffende Formular der Bekl. derartige Angaben vorsieht (vgl. die beiden Formulare „Gebrauchtfahrzeugübergabe“, die sich bei der kopierten Fahrzeugakte befinden). Auch der von dem Verkaufsberater Mo. mit dem Vorbesitzer abgeschlossene Kaufvertrag vom 29.10.2004 ist bemerkenswert. Dieser Vertrag enthält zwar die schriftliche Eintragung „Fahrzeug wurde nachlackiert“. Diese Eintragung ist unter den gegebenen Umständen jedoch eine Bagatellisierung; korrekt wäre es gewesen, wenn der Verkaufsberater formuliert hätte: „Es besteht der Verdacht von Unfall-Schäden im Hinblick auf Nachlackierungen in folgenden Bereichen des Fahrzeugs: ...“

Es kann letztlich allerdings dahinstehen, wie der für F. zuständige Niederlassungsleiter der Bekl. die Untersuchung von Gebrauchtfahrzeugen auf mögliche Unfallschaden organisiert hat. Sollte es im Hause der Bekl. und insbesondere im Bereich der Niederlassung F. korrekte Anweisungen an die Mitarbeiter geben, Gebrauchtfahrzeuge in gewissem Umfang auf Unfallschäden zu untersuchen und die Ergebnisse der Untersuchungen zu dokumentieren, würde der Vorwurf der Arglist den Zeugen P. treffen. Denn wenn der Zeuge P. – entgegen solchen Anordnungen – eine Sichtprüfung des Fahrzeugs unterlassen hat oder sich entgegen der Anordnungen nicht für Lackunterschiede interessiert hat, wäre der Bekl. dieses Verhalten des Zeugen P. zuzurechnen. Gem. § 166 Abs. 1 BGB müsste sich die Bekl. dann zurechnen lassen, dass der Zeuge P. die Bedeutung der unterlassenen Sichtkontrolle für Kaufinteressenten kannte.

3. Die Kl. ist durch das arglistige Verhalten von Mitarbeitern der Bekl. getäuscht worden. Denn die Kl. hat – wie das LG festgestellt hat – vor Abschluss des Kaufvertrages die Lackunterschiede an dem Fahrzeug nicht erkannt. Es ist nicht zu beanstanden, dass das LG in diesem Punkt den Angaben der Kl. bei ihrer Anhörung im Termin vom 08.07.2008 gefolgt ist.

Es besteht der Verdacht, dass das Fahrzeug vor der Veräußerung an die Kl. im Hause der Bekl. so poliert wurde, dass die Kl. Lackunterschiede nicht mehr bemerken konnte. Auf diese Möglichkeit hat der Sachverständige K. in seinem Gutachten hingewiesen. Auch die Angaben des Zeugen P. bei seiner Vernehmung im Termin vor dem LG am 21.10.2008 lassen einen solchen Verdacht zumindest nicht fernliegend erscheinen; denn der Zeuge hat darauf hingewiesen, dass Gebrauchtfahrzeuge bei der Bekl. i. d. R. vor dem Verkauf „verkaufsfertig“ gemacht werden, wozu gegebenenfalls auch das Polieren des Lacks gehört.

Letztlich kann jedoch dahinstehen, ob die Lackunterschiede im Hause der Bekl. vor dem Verkauf durch ein Polieren verdeckt wurden. Das LG hat seine Entscheidung – entgegen der Auffassung der Bekl. – nicht auf eine solche Annahme gestützt. Wenn das LG die Angaben der Kl. geglaubt hat, wonach sie Lackunterschiede nicht bemerkt hat, ist dies auch dann nicht zu beanstanden, wenn das Fahrzeug nicht poliert gewesen sein sollte. Zum einen ist es ohne Weiteres nachvollziehbar, dass die Kl. das Fahrzeug nicht erworben hätte, wenn ihr die entsprechenden Lackunterschiede – mit der Konsequenz eines Unfallverdachts – aufgefallen wären. Zudem ist auf den eigenen Sachvortrag der Bekl. hinzuweisen: Sie hat nicht behauptet, dass dem Verkaufsberater S. zum Zeitpunkt des Verkaufs an die Kl. im August 2005 Lackunterschiede an dem Fahrzeug aufgefallen wären. Dann gibt es allerdings auch keinen Grund für die Annahme, dass die Kl. – anders als der Verkaufsberater S. – Nachlackierungen bemerkt hat.

4. Die Bekl. sieht in der Beweiswürdigung des LG Widersprüche, soweit es um das Bemerken von Lackdifferenzen durch den Zeugen P. einerseits und durch die Kl. andererseits geht. Derartige Widersprüche gibt es im Urteil des LG jedoch nicht.

a) Der Zeuge P. hat (1. Alternative) die Lackdifferenzen bei der Hereinnahme des Fahrzeugs möglicherweise ohne Schwierigkeiten erkannt. Wenn der Zeuge P. hingegen die Lackdifferenzen nicht erkannt hat (2. Alternative), dann ist dies nur dadurch erklärbar, dass er keine Sichtkontrolle des Fahrzeugs durchgerührt hat oder sich jedenfalls für mögliche Lackdifferenzen nicht interessiert hat (siehe oben). Ein solches fehlendes Interesse für eventuelle Lackdifferenzen reicht für eine Feststellung der Arglist aus (siehe oben).

b) Die Kl. konnte vor dem Erwerb des Fahrzeugs die Lackdifferenzen möglicherweise deshalb nicht erkennen, weil sie – zu diesem Zeitpunkt – möglicherweise durch ein Polieren des Lacks verdeckt wurden.

c) Auch wenn die Kl. die Lackdifferenzen nicht erkannt hat (siehe oben 3.), lässt sich – wenn das Fahrzeug nicht poliert worden sein sollte – nicht ausschließen, dass sie das Nachlackieren hätte erkennen können. Eine solche Möglichkeit ist für die Entscheidung allerdings ohne Bedeutung. Für eine arglistige Täuschung kommt es nur darauf an, ob die Kl. den wahren Sachverhalt (Nachlackierungen) erkannt hat, und nicht darauf, ob der wahre Sachverhalt erkennbar war. Sie war auch nicht verpflichtet, vor dem Kauf in irgendeiner Weise genauer zu prüfen, ob die Bekl. Mängel des Fahrzeugs (Unfallverdacht) arglistig verschwieg.

5. Das arglistige Verschweigen des Unfallverdachts war für den Abschluss des Kaufvertrages ursächlich. Für die Ursächlichkeit gelten in diesem Zusammenhang die Regeln des Anscheinsbeweises (vgl. Palandt/Ellenberger a. a. O., § 123 BGB, Rdn. 24 mit Rechtsprechungsnachweisen). Das Verschweigen eines Unfallverdachts hat nach der Lebenserfahrung entscheidende Bedeutung für den Willensentschluss eines Käufers, das Fahrzeug zu dem vom Verkäufer verlangten Preis zu erwerben.

6. Das LG hat vom Kaufpreis (9.500 €) einen Betrag in Höhe von 409,37 € abgezogen im Hinblick auf die von der Kl. während der Zeit des Gebrauchs des Fahrzeugs gezogenen Nutzungen. Die Berechnungen des LG sind nicht zu beanstanden und von der Bekl. nicht angegriffen.

Bastlerfahrzeug im Internet

Beschluss des OLG Köln vom 28.02.2011 – 3 U 174/10 –

Zur Annahme einer Beschaffenheitsvereinbarung, wenn der Käufer bei einer Ebay-Auktion ein Wohnmobil zum Preis von € 5.271,00 ersteigert, das sich laut Beschreibung des Anbieters „in einem guten Zustand" befindet.

Aus den Gründen:

a) Zwar geht das LG zu Unrecht davon aus, dass die Parteien keinen umfassenden Gewährleistungsausschluss vereinbart haben, denn nach Auffassung des Senats ist die Formulierung „Keine Garantie, keine Rücknahme nach dem neuen EU-Recht" nach dem Empfängerhorizont eines unbeteiligten Dritten gem. §§ 133, 157 BGB als umfassender Gewährleistungsausschluss auszulegen. Die Differenzierung zwischen Garantie und Gewährleistung erfolgt bei juristischen Laien keineswegs so trennscharf, wie das LG dies annimmt. Der Kl. selbst dürfte die Klausel auch als umfassenden Gewährleistungsausschluss verstanden haben, denn er hat erstinstanzlich nicht etwa geltend gemacht, dass in der Formulierung kein umfassender Gewährleistungsausschluss liege, sondern sich auf dessen Unwirksamkeit wegen Arglist der Bekl. – für deren Vorliegen allerdings keine hinreichenden Anhaltspunkte feststehen – berufen. Auch in der Rspr. werden die Formulierungen „keine Garantie" oder „ohne Garantie, gekauft wie gesehen" regelmäßig als umfassender Gewährleistungsausschluss angesehen (z. B. OLG Bamberg, MDR 1998, 966, zit. nach Juris; weitere umfassende Nachweise bei Reinking/Eggert, Der Autokauf, 10. Aufl. 2009, Rdn. 1972).

Auf die Formulierungen „Bastlerfahrzeug" und „verkauft wie gesehen" kommt es insoweit nicht an, zumal sie ohnehin erst im später abgefassten Kaufvertrag auftauchen, während der eigentliche Kaufvertrag, auf den es ankommt, bereits vorher geschlossen worden war. Die Parteien haben nämlich bereits dadurch einen wirksamen Kaufvertrag geschlossen, dass der Kl. bei Ende der Ebay-Auk-

tion das Höchstgebot abgegeben hatte. Dabei kann offen bleiben, ob in der Freischaltung der Angebotsseite ein verbindliches Angebot und nicht bloß eine Aufforderung zur Abgabe von Angeboten liegt, das durch das Höchstgebot am Auktionsende angenommen wird (so BGH NJW 2005, 53, 54 = DAR 2005, 242 (Ls.)), oder ob es sich bei der Freischaltung der Angebotsseite um eine vorweg erklärte Annahme des Höchstgebotes handelt (so Palandt/Ellenberger, BGB, 70. Aufl. 2011, § 156 Rdn. 3, noch offen gelassen von BGH DAR 2002, 119).

b) Die Annahme eines umfassenden Gewährleistungsausschlusses führt jedoch zu keinem anderen Ergebnis. Die Bekl. kann sich im vorliegenden Fall nämlich nicht auf den Gewährleistungsausschluss berufen, da die Parteien eine Beschaffenheitserklärung getroffen haben und das streitgegenständliche Wohnmobil die vereinbarte Beschaffenheit nicht aufwies.

aa) Aus der Formulierung „Das Wohnmobil ist in einem guten Zustand. Zuletzt waren wir mit dem Wohnmobil in Spanien und alles hat super geklappt“ ergibt sich nach §§ 133, 157 BGB eine dahingehende Beschaffenheitsvereinbarung, dass das Fahrzeug jedenfalls fahrbereit sein sollte, worunter die Rspr. versteht, dass das Fahrzeug nicht mit verkehrsgefährdenden Mängeln behaftet ist, aufgrund derer es bei einer Hauptuntersuchung als verkehrsunsicher eingestuft werden müsste (BGH, DAR 2007, 148 u. DAR 1993, 295). Zwar ist es auch nach Ansicht des Senats so, dass Formulierungen wie „guter Zustand“, „Wagen völlig in Ordnung“, „Fahrzeug einwandfrei" gerade beim privaten Direktgeschäft in vielen Fällen als allgemeine und unverbindliche Anpreisung anzusehen sein werden und aufgrund ihrer unscharfen Konturen keinen konkreten Erhaltungszustand verbindlich festschreiben. Ein objektiver Dritter kann und muss bei verständiger Würdigung aller Umstände bei einer solchen Formulierung aber davon ausgehen dürfen, dass das zu erwerbende Fahrzeug jedenfalls zu seiner ureigensten Funktion, nämlich der verkehrssicheren Fortbewegung, geeignet und nicht mit verkehrsgefährdenden Mängeln behaftet ist. Denn wenn ein Fahrzeug zum sofortigen Gebrauch auf öffentlichen Straßen verkauft wird, was nach der Beschreibung und mangels Einschränkungen im Angebot der Fall war, so kann der Käufer im Allgemeinen erwarten, dass es sich in einem Zustand befindet, der seine gefahrlose Benutzung im Straßenverkehr erlaubt (BGH, a. a. O.).

Der Annahme einer Beschaffenheitsvereinbarung steht auch nicht entgegen, dass die Parteien das Wohnmobil im nachträglich aufgesetzten Kaufvertrag als „Bastlerfahrzeug“ bezeichnet haben. Unabhängig von der Frage, ob diese Bezeichnung für ein für über 5.000 € erworbenes Gebrauchtfahrzeug überhaupt seine beabsichtigte Wirkung entfalten kann, was der Senat nicht zu entscheiden braucht, liegt darin jedenfalls keine nachträgliche Aufhebung der Beschaffenheitsvereinbarung über die Verkehrssicherheit.

bb) Dieser Beschaffenheitsvereinbarung genügte das streitgegenständliche Wohnmobil nicht, weshalb es mangelhaft i. S. d. § 434 Abs. 1 S. 1 BGB ist. Wie das LG zutreffend und von der Berufung nicht angegriffen ausgeführt hat, ergibt sich aus dem vorgelegten Gutachten gem. § 57 a 4 KFG 1967 der ARBÖ Niederösterreich (vergleichbar der Hauptuntersuchung gem. § 29 StVZO) sowie den zur Akte gereichten Lichtbildern, dass das Wohnmobil aufgrund erheblicher Korrosionsschäden mit wesentlicher Schwächung der Bauteile zum Zeitpunkt der Übergabe nicht verkehrssicher war.

cc) Dass sich die Bekl. aufgrund der getroffenen Beschaffenheitsvereinbarung hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht auf den Gewährleistungsausschluss berufen kann, folgt aus einer Auslegung des vertraglichen Gewährleistungsausschlusses nach §§ 133, 157 BGB, da zugleich mit dem allgemeinen Gewährleistungsausschluss hinsichtlich des Zustands des Wohnmobils eine bestimmte Beschaffenheit vereinbart wurde. Insoweit hat der BGH in seiner grundlegenden Entscheidung vom 29.11.2006 (DAR 2007, 265) entschieden, dass die Beschaffenheitsvereinbarung und der Sachmängelhaftungsausschluss gleichrangig nebeneinander stünden und daher nicht so verstanden werden könnten, dass der Haftungsausschluss die Unverbindlichkeit der Beschaffenheitsvereinbarung zur Folge haben soll, denn dann wäre diese – außer bei Arglist des Verkäufers – für den Käufer wertlos. Eine nach beiden Seiten interessengerechte Auslegung der Kombination von Beschaffenheitsvereinbarung und Gewährleistungsausschluss kann deshalb nur dahin vorgenommen werden, dass der Haftungsausschluss nicht für das Fehlen der vereinbarten Beschaffenheit, sondern nur für solche Mängel gelten soll, die darin bestehen, dass die Sache sich nicht für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung eignet und keine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.

c) Die übrigen Rücktrittsvoraussetzungen liegen unproblematisch vor. Den Kl. trifft gem. § 346 Abs. 3 Nr. 1 BGB auch keine Pflicht zum Wertersatz.

d) Es ist auch nicht zu beanstanden, dass das LG den Annahmeverzug der Bekl. festgestellt hat. Da Leistungsort im Falle des Rücktritts gem. §§ 437 Nr. 2, 440 BGB der Ort ist, an dem sich die Sache vertragsgemäß befindet (BGH NJW 1983, 1479; OLG Saarbrücken NJW 2005, 906, 907; Palandt/ Grüneberg, BGB, 70. Aufl. 2011, § 269 Rdn. 16), genügte gem. § 295 BGB das „wörtliche“ Angebot des Kl. im Schreiben vom 10.03.2010, das Wohnmobil bei ihm abzuholen.

Richtgeschwindigkeit

Urteil des OLG Nürnberg vom 09.09.2010 – 13 U 712/10 –

Bei deutlicher Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn (hier: 160 km/h) tritt die Haftung aus Betriebsgefahr auch bei erheblichem Verschulden des Unfallgegners regelmäßig nicht zurück.

Aus den Gründen:

Die Kl. hat gegen die Bekl. Anspruch auf Schadensersatz für materielle und immaterielle Schäden in Höhe von 2.790,32 Euro gem. §§ 7 I, 11 S. 2, 17 StVG.

1. Die Haftung aus § 7 I StVG entfällt nur, wenn der Unfall auf höherer Gewalt beruht (§ 7 II StVG) – was nicht ansatzweise im Raum steht – oder für die Bekl. zu 1 ein unabwendbares Ereignis war, § 17 III 1 StVG. Als unabwendbar gilt ein Ereignis dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet haben (§ 17 III 2 StVG). Dies war aber nicht der Fall.

a) Das Erstgericht hat sich auf der Grundlage des Gutachtens des Sachverständigen Dr. G davon überzeugt, dass sich das Fahrzeug der Bekl. zu 2 „mit fast 180 km/h" angenähert habe. Aufgrund der Feststellungen des Sachverständigen in Verbindung mit den Angaben der Zeugin M gegenüber der Polizei, deren Niederschrift als Anlage K 12 vorgelegt und im Verhandlungstermin vor dem Senat erörtert wurde, hat der Senat keinen Zweifel daran, dass die Bekl. zu 1 mit mindestens 160 km/h gefahren ist.

aa) Dem Sachverständigen standen als relativ „harte" Anknüpfungstatsachen die Schäden an den Kraftfahrzeugen und die Entfernung zwischen dem Ende der Einfahrtskurve und dem Kollisionspunkt zur Verfügung.

(1) Aus ersteren konnte er unmittelbar ohne Rückgriff auf Plausibilitäts- und Wahrscheinlichkeitsüberlegungen ableiten, dass

- die Fahrzeuge sich beim Aufprall parallel hintereinander befanden, also keine Schrägstellung des Klägerfahrzeugs mehr vorlag,
- die Geschwindigkeitsdifferenz 43 km/h +/- 4 km/h betrug und
- sich das Beklagtenfahrzeug beim Aufprall in gebremstem (nach vorne eingetauchtem) Zustand befand.

(2) Nicht mit der gleichen, allein auf technische und räumliche Umstände gestützten Gewissheit konnte der Sachverständige die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge relativ zur Fahrbahn feststellen und die Ausgangsgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs vor dem Bremsbeginn. Allein aufgrund der räumlichen Verhältnisse zur Einfahrtsspur in Verbindung mit den Eigenschaften des klägerischen Fahrzeugs konnte der Gutachter allerdings zumindest eingrenzen, dass dieses Fahrzeug zum Kollisionszeitpunkt nicht schneller als 118 km/h gefahren sein kann (dies wäre das Ergebnis einer Maximalbeschleunigung vom Beginn des Einfahrens auf die Autobahn an). Weiter konnte er die Aussage treffen, dass bei „normalem" Beschleunigungsverhalten (etwa 75 % des Maximums) das Klägerfahrzeug bei der Kollision etwa 103 km/h schnell gewesen sein müsste.

Daraus ergäbe sich eine Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs von 146 km/h +/- 4 km/h beim Aufprall. Dann müsste die Bekl. zu 1 vor Bremsbeginn – unterstellt, sie hat, wie sie behauptet, sofort reagiert, als der Spurwechsel durch Überfahren der Spurbegrenzungslinien erkennbar wurde – mit 178 km/h +/- 4 km/h gefahren sein.

bb) Damit ist lediglich die Frage, ob das Klägerfahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits eine Geschwindigkeit von 103 km/h erreicht hatte, nicht allein aufgrund der vom Sachverständigen anhand objektiver Anknöpfungstatsachen durchgeführten Begutachtung vollständig zur Überzeugung des Senats feststellbar.

Nach Aussage der Zeugin H – Beifahrerin der Bekl. zu 1 – betrug die Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs etwa 160 km/h. Wären es tatsächlich (nur) 160 km/h gewesen, so hätte das Fahrzeug der Kl. lediglich eine Geschwindigkeit von etwa 85 km/h bis 90 km/h gehabt (wiederum bei Annahme der von der Bekl. vorgetragenen optimalen Reaktion der Bekl. zu 1). Dass das Fahrzeug der Kl. zumindest dieses Tempo hatte, steht für den Senat außer Zweifel, nachdem dann, ausgehend vom Einfahrtsstreifen, nur noch eine sehr mäßige Fahrzeugbeschleunigung erforderlich war und bei noch niedrigeren Geschwindigkeiten regelmäßig kein Anlass besteht, überhaupt auf die linke Spur zu wechseln. Mit anderen Worten: Die Aussage der Zeugin H gibt die niedrigste, angesichts der Feststellungen des Sachverständigen noch plausible Geschwindigkeit der Bekl. zu 1 wieder. Ein Zweifel daran, dass die Bekl. zu 1 mindestens mit diesem Tempo gefahren ist, besteht nicht.

b) Der Fahrer, der mit Erfolg die Unabwendbarkeit eines Unfalls geltend machen will, muss sich wie ein „Idealfahrer" verhalten haben. Dabei darf sich die Prüfung nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein „Idealfahrer" reagiert hat, vielmehr ist sie darauf zu erstrecken, ob ein „Idealfahrer" überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre. Der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage ergebende Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) „ideal" verhält. § 17 III StVG erfordert, dass der „Idealfahrer" in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden. Solche Erkenntnisse haben in der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung Aus-

druck gefunden, in der die Empfehlung ausgesprochen wird, auf Autobahnen auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Ein „Idealfahrer“ fährt nicht schneller als Richtgeschwindigkeit. Ihm ist bewusst, dass die Gefahr, einen Unfall nicht mehr vermeiden zu können, aber auch, von anderen Verkehrsteilnehmern nicht rechtzeitig wahrgenommen zu werden, durch höhere Geschwindigkeiten deutlich steigt.
Der deutsche Gesetzgeber konnte sich – anders als etwa die Gesetzgebungsorgane der europäischen Nachbarstaaten – nicht dazu entschließen, diese Erkenntnis in eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf Autobahnen umzusetzen. Er ist stattdessen bei der bloßen Empfehlung der Richtgeschwindigkeits-Verordnung vom 21.11.1978 stehen geblieben. Aus dieser gesetzgeberischen Entscheidung leitet die Rechtsprechung ab, dass allein aus der Nichtbeachtung dieser Verordnung kein Schuldvorwurf abzuleiten ist.

Bei der Auslegung des Begriffs des unabwendbaren Ereignisses berücksichtigt sie aber das dieser Empfehlung zugrunde liegende Erfahrungswissen, dass sich durch eine höhere Geschwindigkeit als 130 km/h die Unfallgefahren auf der Autobahn deutlich erhöhen. Auf die Unabwendbarkeit eines Unfalls kann sich ein Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, daher regelmäßig nicht berufen, es sei denn, er weist nach, dass der Unfall für ihn auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h nicht zu vermeiden war und es somit auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre (BGH, NJW 1992, 1684; OLG Stuttgart, NJW-RR 2010, 604 = MDR 2010, 78; OLG Hamm, NZV 2000, 42).

c) Die Nichteinhaltung der Richtgeschwindigkeit war vorliegend unfallursächlich. Der vorliegende Fall liefert geradezu ein Schulbeispiel dafür, wie massiv sich die Gefahr eines Unfalls durch die Missachtung der Richtgeschwindigkeit erhöht.

Weil die Bekl. zu 1 mit einer Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h gefahren ist, genügte nicht einmal mehr eine Vollbremsung, um den trotz dieser Bremsung noch mit erheblicher Wucht erfolgenden Zusammenprall (etwa 43 km/h Differenzgeschwindigkeit) zu verhindern.

Wäre die Bekl. zu 1 dagegen mit 130 km/h gefahren, hätte sie die Kollision mühelos vermeiden können. Geht man von den vom Sachverständigen angenommenen tatsächlichen Geschwindigkeitsverhältnissen (Ausgangsgeschwindigkeit der Bekl. zu 1 von 178 km/h, Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs von 103 km/h) aus, so hätte es diesen gegenüber schon genügt, den Fuß vom Gas zu nehmen, um bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h den Unfall zu vermeiden. Sollten die Geschwindigkeiten beider Fahrzeuge „nur“ den zur Überzeugung des Senats (mindestens) festgestellten entsprochen haben (Ausgangsgeschwindigkeit der Bekl. zu 1 von 160 km/h, Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs von 85–90 km/h), so hätte die Bekl. zu 1, wenn sie mit 130 km/h gefahren wäre, ebenfalls unschwierig den Unfall verhindern können – genügt hätte jedenfalls eine relativ moderate Bremsung.

d) Insgesamt war also die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs durch die erhebliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit deutlich erhöht, zumal beim Unfallzeitpunkt auch noch Dunkelheit und – wie die Bekl. selbst vorgetragen haben – hohes Verkehrsaufkommen herrschte, sodass sich das Fahrverhalten der Bekl. an der Grenze zu einem Verstoß gegen § 3 I 2 StVO bewegt.

2. Ein Verschulden der Bekl. zu 1, welches die Haftung aus § 823 I BGB oder aus § 823 II BGB in Verbindung mit Normen der StVO begründen könnte, wurde dagegen nicht nachgewiesen.

a) Nach den vom Sachverständigen festgestellten Weg-Zeit-Verhältnissen war die Behauptung der Bekl., die Bekl. zu 1 habe auf den Spurwechsel sofort mit einer Vollbremsung reagiert, nicht zu widerlegen und damit ein Verschulden durch verspätete Reaktion nicht nachzuweisen.

b) Die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit begründet, wie dargelegt, für sich betrachtet kein Verschulden. Eine Verletzung des Gebots aus § 3 I 2 StVG, seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen, wird zumindest bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h in der Regel noch nicht allein deswegen angenommen, weil Dunkelheit herrschte. Konkrete Feststellungen zu den Verkehrsverhältnissen, die gerade unmittelbar vor dem Unfall – über die an den „Idealfahrer“ zu stellenden Anforderungen hinaus – auch nach § 3 I 2 StVG eine niedrigere Geschwindigkeit als 160 km/h zwingend geboten hätten, konnten nicht getroffen werden. Zwar war das Verkehrsaufkommen unstreitig hoch, andererseits war die Fahrbahn auf der linken Spur vor der Bekl. zu 1 aber zunächst – vor dem Einscheren des klägerischen Fahrzeugs – über eine längere Strecke frei.

3. Bei der nach § 17 I StVG gebotenen Abwägung der Verursachungsbeiträge war das erhebliche Verschulden des Fahrers des klägerischen Fahrzeugs zu berücksichtigen. Dieser hat allenfalls wenige Sekunden nach dem Einfahren auf die Autobahn ohne längeres Beobachten des Verkehrsgeschehens die Fahrspur gewechselt und damit das Gebot, einen Spurwechsel nur vorzunehmen, wenn die Gefährdung anderer ausgeschlossen ist (§ 5 IV 1 StVO), jedenfalls missachtet und damit eine erhöhte Sorgfaltspflicht verletzt. Dieser Verursachungsbeitrag ist deutlich höher zu werten als die – erhöhte – Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Bekl. zu 1.

Allerdings lässt das gewichtige Verschulden auf Klägerseite die Haftung der Bekl. aus Betriebsgefahr nicht vollständig zurücktreten, wenn diese – wie vorhergehend – durch eine erhebliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit deutlich erhöht ist. Auch massives Verschulden eines Unfallgegners führt nicht zu einem „Freibrief, zur Nachtzeit mit einem erheblich über der Richtgeschwindigkeit liegenden Tempo auf der Autobahn zu fahren und bei einem dann erfolgten Unfall jede Haftung von sich zu weisen (so zutr. OLG Stuttgart, NJW-RR 2010, 604 = MDR 2010, 78; bezogen auf einen Fall, in welchem den Unfallgegner sogar strafrechtlich relevantes erhebliches Verschulden traf).

Angemessen ist in derartigen Fällen eine Mithaftung für die Betriebsgefahr in Höhe von 25 % (vgl. OLG Hamm, NZV 2000, 42, dort bei einer bewiesenen Mindestausgangsgeschwindigkeit von 150 km/h).

Auffahren nach Spurwechsel

Beschluss des KG vom 06.05.2010 – 12 U 144/09 –

1. **Der Anscheinsbeweis für das Verschulden des Auffahrenden ist entkräftet, wenn der Vorausfahrende im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Unfall den Fahrstreifen gewechselt hat.**

2. **Der rechtliche Zusammenhang zwischen dem Spurwechsel und dem Auffahren ist noch nicht unterbrochen, wenn sich der Unfall ereignet, nachdem sich der Fahrstreifenwechsler etwa fünf Sekunden im Fahrstreifen des Auffahrenden befunden hat.**

3. **In einem solchen Fall spricht der Anscheinsbeweis für eine Verletzung der Sorgfaltspflichten aus § 7 V StVO.**

Aus den Gründen:

Das angegriffene Urteil ist richtig. Das LG hat die Klage zu Recht abgewiesen. Der Kl. haftet für den Unfall allein. Ihm steht daher gegen die Bekl. als Gesamtschuldner kein Anspruch auf Schadensersatz gem. §§ 7, 17, 18 StVG, § 823 BGB i. V. mit § 3 PflVG zu.

1. Zu Recht hat das LG angenommen, dass sich der Unfall für keinen der Unfallbeteiligten als unabwendbares Ereignis gem. § 17 III StVO darstellte.

Ein solches liegt gem. § 17 III StVG nur vor, wenn der Fahrer jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet hat und auch durch diese das Unfallereignis nicht abgewendet werden konnte. Hierzu gehört sachgemäßes, geistesgegenwärtiges Handeln, das über den gewöhnlichen und persönlichen Maßstab hinausgeht und alle möglichen Gefahrenmomente berücksichtigt (Senat, KG-Report 2006, 352; vgl. ferner Hentschel/König/Dauer, StraßenverkehrsR, 40. Aufl., § 17 StVG Rdnr. 22 m. w. Nachw.).

Diesen Anforderungen genügt der Vortrag des Kl. zu seinem Fahrverhalten nicht. Allein der Umstand, dass der unstreitige Fahrstreifenwechsel nach Behauptung des Kl. nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem nachfolgenden Unfall gestanden habe, genügt nicht zur Darlegung eines unabwendbaren Ereignisses. Er lässt insbesondere nicht erkennen, weshalb der Kl., anders als der ihm zunächst vorausfahrende Zeuge M, die Wildschweine am Straßenrand nicht hat sehen und sein Fahrverhalten darauf einstellen können.

Der Unfall ist auch für die Bekl. zu 2 nicht unvermeidbar gewesen. Hierauf kommt es jedoch letztlich nicht an.

2. Zu Recht hat das LG daher, weil das Unfallgeschehen weder für den Kl. noch für die Bekl. zu 2 unvermeidbar i. S. des § 17 III StVG gewesen ist, eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge nach § 17 I, II StVG vorgenommen.

a) Zutreffend hat das LG angenommen, dass die für einen Auffahrunfall entwickelten Rechtsgrundsätze zulasten der Bekl. zu 2 vorliegend keine Anwendung finden.

(1) Im Fall eines Auffahrunfalls spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass der Auffahrende den Unfall sorgfaltswidrig verursacht hat (BGH, NJW-RR 2007, 680 = NZV 2007, 354 Rdnr. 5). Der Anscheinsbeweis ist jedoch entkräftet, wenn der Vorausfahrende erst einige Augenblicke vor dem Auffahrunfall in den Fahrstreifen des Auffahrenden gewechselt ist und sich die Kollision beider Fahrzeuge daher in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel ereignet hat (Senat, NJOZ 2008, 780 = NZV 2008, 198 [199]; NZV 2006, 374 [375]; KG-Report 1997, 223 [224]; KG [22. ZS], KG-Report 2003, 272 [273]; OLG Köln, NZV 2004, 29 [30]; OLG Naumburg, VRS 2001 Bd. 100, 173).

(2) So liegt der Fall hier.

aa) In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Senats hat das LG angenommen, dass der Anscheinsbeweis gegen die Bekl. zu 2 durch die Feststellung entkräftet ist, dass sich der Auffahrunfall in unmittelbarem zeitlichem und örtlichem Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel des Kl. ereignet hat.

bb) Ebenso wie das LG geht auch der Senat davon aus, dass der Kl. im Zeitpunkt seiner Vollbremsung und der Kollision noch nicht so lange auf dem mittleren Fahrstreifen gefahren ist, dass der rechtliche Zusammenhang mit dem unstreitigen Fahrstreifenwechsel des Kl. entfallen ist. Denn der Kl. befand sich allenfalls 5 Sekunden in der Fahrspur der Bekl. zu 2. Diese kurze Zeitspanne vom Fahrstreifenwechsel bis zur Kollision stellt aber einen atypischen Geschehensverlauf dar, der es nicht mehr zulässt, auf ein Verschulden des Auffahrenden zu schließen.

Ansatzpunkt für diese Überzeugungsbildung, die auch das LG gewonnen hat („deutlich weniger als 9 Sekunden") ist die Angabe des Kl., er habe nach dem ersten Bremsen des vor ihm fahrenden Zeugen M zum Fahrstreifenwechsel angesetzt.

Der Zeuge M hat angegeben, er sei nach dem ersten Bremsen noch ca. 50 m mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h gefahren. (Soweit das LG angenommen hat, der Zeuge sei noch 50–100 m gefahren, dürfte dies auf einem Irrtum beruhen. Der Zeuge hat diese Distanz angegeben für die Zeitspanne zwischen der Wahrnehmung der Wildschweine und dem Unfall).

Der Kl. selbst hat im Rahmen der polizeilichen Ermittlungen angegeben, er habe gebremst, als er sah, dass auch der Mercedes des Zeugen M gebremst habe. Dabei muss es sich um das zweite Bremsen des Zeugen gehandelt haben, weil er beim ersten Bremsen des Zeugen den Fahrstreifen gewechselt hatte.

Zwischen dem Beginn des Fahrstreifenwechsels und dem Bremsen des klägerischen Pkw kann daher maximal die Zeit vergangen sein, die der Zeuge M benötigte, um 50 m mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h zu durchfahren. Das sind 4,5 Sekunden.

Selbst wenn man zugunsten des Kl. annimmt, es habe sich um 5 Sekunden gehandelt, die zwischen dem Beginn des Fahrstreifenwechsels und seinem Bremsen gelegen hätten, so wäre es dennoch im Sinn der obigen Rechtsprechung zu dem Unfall wenige Augenblicke nach dem Fahrstreifenwechsel des Kl. gekommen.

Die Angabe des Kl., er sei noch 8 Sekunden auf dem linken Fahrstreifen bis zur Vollbremsung gefahren, widerspricht bereits seinen eigenen Angaben. Er hat nämlich bei seiner Anhörung angegeben, er habe, als er schräg hinter dem Zeugen M gewesen sei, erkannt, dass der Grund für das Bremsen 5 Wildschweine gewesen seien. Er habe dann eine Vollbremsung gemacht. Seine Vollbremsung muss also unmittelbar nach dem Ausscheren auf den linken Fahrstreifen erfolgt sein. Dies steht auch in Übereinstimmung mit den Angaben des Kl. im Rahmen des Bußgeldverfahrens. Dort gab der Kl. an: „Ich wechselte bei ca. 50 km/h in die linke Spur. Plötzlich sah ich, wie der Mercedes stark bremste, und bremste daraufhin auch." Dass zwischen dem Fahrstreifenwechsel und dem plötzlichen Bremsen noch 8 Sekunden vergangen sein sollen, lässt sich dieser Schilderung nicht entnehmen.

Zudem hat der Kl. in der ersten Instanz noch angegeben, er habe sich nach ca. 200 m umgeschaut und den Blinker gesetzt. In der Berufung führt er aus, dass die Bekundung des Zeugen M, der Unfall habe 250 m hinter der Kreuzung stattgefunden, genau zu seinen Ausführungen passe. Dann ist der Kl. aber nach dem Fahrstreifenwechsel noch höchstens 50 m gefahren, wozu er bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h weniger als 4 Sekunden benötigt (3,6 Sekunden).

Wenn der Kl. jetzt in der Berufung versucht, seinen Vortrag anzupassen, und vorträgt, er habe ca. 75 m nach der Ampel die Fahrspur gewechselt, kann er mit diesem neuen Vorbringen schon gem. § 531 II ZPO nicht gehört werden, weil ein Zulassungsgrund weder dargetan noch ersichtlich ist.

b) Stattdessen hat das LG zu Recht einen gegen den Kl. sprechenden Anscheinsbeweis angenommen.

(1) Nach § 7 V StVO verlangt jeder Fahrstreifenwechsel die Einhaltung äußerster Sorgfalt, sodass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Er setzt ausreichende Rückschau voraus und ist rechtzeitig und deutlich durch Fahrtrichtungsanzeiger anzukündigen. Ereignet sich der Unfall in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmers, spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass dieser die ihm gem. § 7 V StVO obliegende Sorgfaltspflicht bei einem Fahrstreifenwechsel nicht in ausreichendem Maße beachtet und den Unfall verursacht und verschuldet habe [Senat, NZV 2005, 527 [528] = VRS 2004 Bd. 106, 23; KG-Report 1997, 223 [224]).
(2) Ein solcher Fall ist hier gegeben. Bereits oben ist ausgeführt worden, weshalb davon auszugehen ist, dass zwischen dem Unfall und dem Fahrstreifenwechsel ein unmittelbarer zeitlicher und örtlicher Zusammenhang besteht. Hierauf wird Bezug genommen.

Der Kl. hat den gegen ihn sprechenden Anschein unfallursächlichen Verschuldens auch nicht erschüttert. Sein bestrittener Vortrag zur Einhaltung der Sorgfaltspflichten ist formelhaft und unsubstanziiert und im Übrigen auch nicht unter Beweis gestellt worden.

c) Zutreffend hat das LG eine Alleinhaftung des Kl. angenommen.

Denn nach der Rechtsprechung beider Senate des KG haftet der Vorausfahrende bei einem sorgfaltswidrigen Fahrstreifenwechsel wegen der gem. § 7 V StVO zu beachtenden höchstmöglichen Sorgfalt in der Regel für die Unfallschäden allein. Eine Mithaftung des anderen Unfallbeteiligten kommt nur dann in Betracht, wenn der Fahrstreifenwechsler Umstände nachweist, die ein Mitverschulden des anderen belegen. Allein die Betriebsgefahr des Unfallbeteiligten Pkw rechtfertigt keine Mithaftung des anderen Verkehrsteilnehmers (Senat, NZV 2005, 527 [528] = VRS 106, 23 [25]; KG [22. SZ], KG-Report 2003, 272 [273]).

Ein Mitverschulden der Bekl. zu 2 konnte der Kl. hier jedoch nicht belegen.

Das Auffahren der Bekl. zu 2 auf den Pkw des Kl. führt, wie dargestellt, nicht zu einem gegen sie gerichteten Beweis des ersten Anscheins. Es kann daher auch nicht angenommen werden, die Bekl. zu 2 habe ihre Sorgfaltspflichten verletzt. Die Behauptung des Kl., die Bekl. zu 2 habe den Sicherheitsabstand nicht eingehalten, sonst wäre sie nicht aufgefahren, kann nicht überzeugen. Wie ausgeführt spricht vielmehr der Beweis des ersten Anscheins gegen den Kl., die Sorgfaltspflichten eines Fahrstreifenwechslers missachtet und dadurch den Unfall verursacht zu haben.

Sturz in Linienbus

Beschluss des KG vom 29.06.2010 – 12 U 30/10 –

1. Es obliegt dem Fahrgast eines Linienbusses, für hinreichende Eigensicherung zu sorgen, da er jederzeit während der Fahrt mit ruckartigen Bewegungen des Verkehrsmittels rechnen muss, die seine Standsicherheit beeinträchtigen; denn derartige Erscheinungen liegen in der Natur des Busbetriebes.

2. Stürzt der Fahrgast, der sich bei Annäherung an eine Haltestelle während einer Betriebsbremsung zum Aussteigen von seinem Sitz erhoben hat, weil er einen Bremsruck verspürte und eine Haltestange verfehlte, kann an eine Haftungsverteilung von 3/4 zu 1/4 zulasten des Fahrgastes gedacht werden. (Leitsätze der Redaktion)

Aus den Gründen:

Die Berufung hat Aussicht auf Erfolg, dessen Umfang von der Abwägung der zu bewertenden Verursachungs- und Verschuldensanteile der Parteien abhängt (§§ 7, 9, 18 StVG, § 254 BGB).

Nach § 513 ZPO kann die Berufung erfolgreich nur darauf gestützt werden, dass die angefochtene Entscheidung auf einer Rechtsverletzung beruht oder nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen. Hier hat das LG die Voraussetzungen des Mitverschuldens des Kl. verkannt.

1. Soweit das LG die grundsätzlichen Voraussetzungen einer Haftung der Beklagten aus einfacher Betriebsgefahr des Busses (§ 7 StVG) und vermutetem Verschulden des Busfahrers (§ 18 StVG) hergeleitet hat, begegnet dies keinen Bedenken. Auch die Beklagten vertreten die Auffassung, dass eine Haftung aus einfacher Betriebsgefahr des Busses lediglich im Wege der Abwägung mit dem erheblichen Eigenverschulden des Kl. entfällt.

2. Die Beklagten rügen zu Recht, dass das LG die Grundsätze zum Mitverschulden des Fahrgastes nicht zutreffend angewandt hat.

a) Die Ausführungen des angefochtenen Urteils, die Obliegenheit des Fahrgastes aus § 4 II 5 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen ... würden sich dem Wortlaut nach auf das „Suchen“ einer Haltemöglichkeit beschränken, sind für den Senat nicht nachvollziehbar. Abgesehen davon, dass die Auslegung sich nicht auf den Wortlaut beschränken darf, sondern nach Sinn und Zweck der Regelung fragen muss, hat die vom LG herangezogene Verordnung bereits einen anderen Wortlaut: In der „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen“ (BefBedV) vom 27.02.1970 (BGBl. I, 230), zuletzt geändert durch Art. 4 der Verordnung vom 08.11.2007 (BGBl. I, 2569), ist unter § 4 III 5 bestimmt: „Jeder Fahrgast ist verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen.“

Daher und darüber hinaus gilt nach obergerichtlicher Rechtsprechung:

Es obliegt dem Fahrgast eines Linienomnibusses im Stadtverkehr, für eine hinreichende Eigensicherung zu sorgen, da er jederzeit auch mit einem scharfen Bremsen des Busses rechnen muss (vgl. Senat, VerkMitt 1996, 45 Nr. 61; OLG Hamm, VerkMitt 1999, 37 Nr. 36; DAR 2000, 64; vgl. auch OLG Köln, VersR 2000, 1120; OLG Frankfurt, NZV 2002, 367 sowie Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, StVG § 16 Rdnr. 5). Der Fahrgast muss auch – außerhalb von Fahrfehlern – während der Fahrt mit ruckartigen Bewegungen des Verkehrsmittels rechnen, die seine Standsicherheit beeinträchtigen; denn derartige Erscheinungen liegen in der Natur eines Busbetriebes (Senat, VM 1996, 45 Nr. 61). Der Fahrgast ist selbst dafür verantwortlich, dass er durch typische und zu erwartende Bewegungen des Busses oder der Straßenbahn nicht zu Fall kommt (OLG Frankfurt, NZV 2002, 367 = VRS 103, 6) und muss sich Halt auch gegen unvorhergesehene Bewegungen verschaffen (OLG Düsseldorf, VersR 1972, 1171; Senat, Beschl. v. 01.03.2010 – 12 U 95/09 – für Straßenbahn).

b) Nach diesen Grundsätzen trifft den Kl. ein unfallursächliches Mitverschulden. Der Kl. hat vor dem LG u. a. erklärt:

„Als der Bus bei Annäherung an die Haltestelle abbremste, habe ich mich von meinem Sitzplatz begeben und wollte zur Ausgangstür des Busses gehen. Ich verlor beim Aufrichten den Halt und griff neben die im Bus befindliche Stange. In genau diesem Moment bremste der Bus, woraufhin ich stürzte. Die Bremsung des Busses erfolgte dabei ruckartig. ... Ich habe neben die Stange gegriffen, weil in dem Moment der Ruck des Busses durch die Bremsung auftrat. ... Ich saß in der zweiten Reihe von vorne in Fahrtrichtung rechts in dem Bus. Ob ich außen oder innen saß, weiß ich nicht mehr. Ich wollte über die vordere Tür aussteigen. Als ich aufstand, wollte ich mich

an der Stange auf der gegenüberliegenden Seite des Busses festhalten. Auf meiner Seite des Busses gab es keine Möglichkeit, mich festzuhalten. Ob ich mich an dem vor mir befindlichen Sitz festhalten konnte, kann ich mich nicht mehr erinnern. ... Wenn man mich fragt, ob ich vielleicht auch in der 3. Reihe gesessen habe, so sage ich, dass ich mich daran nicht mehr genau erinnern kann."

Nach dieser Darstellung hat der Kl. seine Obliegenheit zur Eigensicherung verletzt. Denn er hat seinen Sitzplatz verlassen, während der Bus sich bereits im Bremsvorgang befand, bei dem erfahrungsgemäß auf im Bus stehende oder gehende Fahrgäste besonders starke Kräfte einwirken, ohne sicher sein zu können, er werde sich hinreichend festhalten können. Der Kl., der in der zweiten oder dritten Reihe saß und über die vordere Tür aussteigen wollte, hätte entweder bereits vor Einleitung des Bremsvorgangs aufstehen und sich sicher festhalten können oder aber erst nach dem Anhalten des Busses seinen Platz verlassen können, weil der Weg zur Tür kurz und nicht zu befürchten war, er werde die Tür nicht rechtzeitig erreichen. Bereits der Umstand, dass er aufgrund einer Betriebsbremsung zum Zwecke des Anhaltens an einer Haltestelle (keine Not- oder Gefahrenbremsung) zu Fall gekommen ist, ist ein aussagekräftiges Indiz für eine unterlassene Eigensicherung, wenn man nicht sogar von einem Beweis des ersten Anscheins ausgehen wollte (vgl. OLG Koblenz, VRS 99, 247).

Der Kl. kann auch nicht mit Erfolg geltend machen, es hätte für ihn in greifbarer Nähe keine Haltemöglichkeit gegeben; denn er hat selbst erklärt, eine Haltestange ergreifen zu wollen, dies aber durch einen Ruck beim Bremsen verfehlt zu haben. Nach der Darstellung des Kl. muss davon ausgegangen werden, dass er sich im Unfallzeitpunkt auch nicht mit einer Hand noch festgehalten hatte. Vielmehr hat der Kl. nach dem Aufstehen offenbar direkt nach der auf der gegenüberliegenden Seite befindlichen Stange greifen wollen, ohne sich mit der anderen Hand noch festzuhalten, und zwar entweder am eigenen oder am vor ihm befindlichen Sitz.

3. Abwägung

a) Ein Verschulden (§ 276 BGB) des Erstbeklagten an dem Unfall kann nicht positiv festgestellt werden. Dieses kann auch nicht schon aus dem Umstand abgeleitet werden, dass der Kl. während einer Betriebsbremsung bei Annäherung an eine Haltestelle zu Fall gekommen ist. Der Kl. hat den ihm obliegenden Beweis für ein grundloses plötzliches übermäßiges Abbremsen durch den Erstbeklagten nicht geführt. Zutreffend ist das LG insoweit davon ausgegangen, dass eine genaue Aufklärung der Art der Bremsung nicht möglich ist. Eine Haftung der Beklagten kann daher nur mit der Betriebsgefahr des Busses (§ 7 StVG) und einem – der Haftung aus Betriebsgefahr gleichgestellten – gesetzlich vermuteten Verschulden des Busfahrers (§18 StVG) begründet werden.

b) Demgegenüber hat der Kl. seinen Sitz verlassen, als – nach seinen Angaben – der Bus sich der Haltestelle näherte, also mit einem weiteren Bremsen zu rechnen war. Er hat während dieses Vorgangs auch die gebotene Eigensicherung mit beiden Händen unterlassen, obwohl ein anderes Verhalten (auch Aufstehen vor dem Bremsen oder erst nach dem Stillstand) möglich gewesen wäre (vgl. oben).

c) Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile nach §§ 7, 9, 18 StVG, § 254 BGB ist von folgenden Grundsätzen auszugehen:

In der Regel wird das Eigenverschulden des Fahrgastes, der sich nicht ordnungsgemäß festgehalten hat, die Gefährdungshaftung aus einfacher Betriebsgefahr vollständig verdrängen (vgl. z. B. OLG Frankfurt, NZV 2002, 367; OLG Düsseldorf, VersR 2000, 70, 71; Senat, Beschl. v. 01.03.2010 – 12 U 95/09). Bei Vorliegen besonderer Umstände kann sich das Eigenverschulden des Fahrgastes jedoch verringern. Eine Schadenteilung 50:50 kann angezeigt sein, wenn der Busfahrer schuldhaft eine Notbremsung vorgenommen hat (vgl. OLG Düsseldorf, VersR 1972, 1171). Hat sich der Fahrgast zum Aussteigen vom Sitz erhoben und stürzt dann, weil der Busfahrer verkehrsbedingt und verkehrsrichtig eine Notbremsung vornehmen musste, so kommt ebenfalls eine Schadensverteilung 50:50 in Betracht (vgl. OLG Hamm, NJW-RR 1998, 1402 = NZV 1998, 463 = VersR 2000, 507; die von den Beklagten eingereichte Entscheidung des Senats vom 16.10.1995 – 12 U 1438/94 – ist für die Abwägung nicht einschlägig, weil dort allein die Frage eines schuldhaften Verhaltens des Busfahrers zu entscheiden war und die Gefährdungshaftung des Verkehrsunternehmens nicht im Streit stand). Auch wenn der Busfahrer verkehrsrichtig angefahren ist, kann sich das Eigenverschulden des Fahrgastes, der sich nicht hinreichend festgehalten hat und durch den „Anfahrruck" zu Fall kommt, bei Vorliegen besonderer Umstände (älterer Fahrgast, nur geringes Eigenverschulden) dahin verringern, dass seine Mithaftungsquote nicht 100 %, sondern nur 75 % beträgt (vgl. OLG Hamm, r+s 1993, 335).

Im vorliegenden Fall musste der Busfahrer keine Notbremsung vornehmen, sondern bremste betriebsbedingt bei Annäherung an eine Haltestelle; nach den Angaben des erstbeklagten Busfahrers vor dem LG ist eine solche Bremsung für den Fahrgast spürbar, insbesondere spürbarer als für den Fahrer, weil der Passagier sie nicht voraussehen und insoweit auch eine normale Bremsung als ruckartig wahrnehmen kann. Zwar hatte sich der Kl. zur Vorbereitung des Aussteigens vom Sitz erhoben, ohne sich dann hinreichend festzuhalten; es kann jedoch nicht festgestellt werden, dass der Kl. leichtfertig gehandelt hätte; vielmehr wollte er zum Festhalten eine Stange greifen, was ihm wegen des von ihm gefühlten Rucks nicht gelang; anderes haben die insoweit

für das Mitverschulden des Kl. beweisbelasteten Beklagten nicht bewiesen. Der Kl. handelte auch in dem Bestreben, seinen Pflichten aus § 4 III 3 BefBedV („Es ist zügig ein- und auszusteigen ...“) zu genügen.

Nach Auffassung des Senats spricht alles dafür, dass daher das Mitverschulden des Kl. eher leicht ist und noch nicht so schwer wiegt, dass die Haftung der Beklagten aus einfacher Betriebsgefahr (§§ 7, 18 StVG) völlig zurücktreten würde. Vielmehr sollte eher an eine Haftungsverteilung von 1/4 zu 3/4 gedacht werden.

Daher schlägt der Senat den Parteien dringend vor, sich zur endgültigen Regelung, auch des vom LG mit 1.000 EUR bewerteten Feststellungsantrags, dahin zu vergleichen, dass die Beklagten an den Kl. 2.000 EUR zahlen.

VERKEHRSRECHT IN KÜRZE

Besteuerung von Wohnmobilen

Die steuerliche Behandlung der Wohnmobile als eigenständige Fahrzeugkategorie im 3. Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz vom 21.12.2006 und die daraus resultierende Besteuerung von Wohnmobilen als eigenständige Fahrzeugkategorie verstößt nicht gegen das verfassungsrechtliche Rückwirkungsverbot. Ein Vertrauen in den Fortbestand der bisherigen Besteuerung konnte nicht entstehen. Das Grundgesetz schützt nicht die bloße Erwartung, das geltende Steuerrecht bleibe unverändert. Dies gilt auch dann, wenn die Betroffenen bei ihren Dispositionen von den bisherigen Steuersätzen ausgegangen sind.

BVerfG – 1 BvR 1993/10 – (NJW 2011, 986)

Fiktive Abrechnung

Ein Unfallgeschädigter kann die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts in der Regel nur abrechnen, wenn er das Fahrzeug mindestens sechs Monate weiter nutzt und es zu diesem Zweck erforderlichenfalls verkehrssicher instand setzen lässt.

Vor Ablauf dieses Sechs-Monats-Frist kann der Geschädigte, der sein Fahrzeug tatsächlich repariert oder reparieren lässt, Reparaturkosten, die den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen, regelmäßig nur ersetzt verlangen, wenn er den konkret angefallenen Reparaturaufwand geltend macht.

BGH –VI ZR 35/10 – (r+s 2011,137)

Vorführwagen

Beim Kauf eines Kraftfahrzeugs (hier: eines Wohnmobils) wird allein mit der Beschaffenheitsangabe „Vorführwagen“ ein bestimmtes Alter des Fahrzeugs nicht vereinbart.

Dies schließt nicht aus, dass der Käufer eines Vorführwagens aufgrund besonderer Umstände im konkreten Fall erwarten darf, dass ein als Vorführwagen angebotenes Fahrzeug ein bestimmtes Alter nicht überschreitet.

BGH – VIII ZR 61/09 – (ZfS 2011, 145)

Reparaturkosten und Sachverständigenprognose

Der Geschädigte kann Ersatz der angefallenen Reparaturkosten verlangen, wenn es ihm entgegen der Einschätzung des Sachverständigen gelungen ist, eine fachgerechte und den Vorgaben des Sachverständigen entsprechende Reparatur durchzuführen, deren Kosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigt.

BGH – VI ZR 231/09 – (ZfS 2011, 144)

Vandalismusschäden

Wird ein Fahrzeug nach einem missglückten Entwendungsversuch mutwillig – etwa aus Enttäuschung oder Verärgerung – beschädigt, handelt es sich nicht um einen versicherten Teilkaskoschaden. Ersatzfähig sind dort nur solche Schäden, die der Entwendungshandlung selbst zuzurechnen sind. Dies entspricht auch den maßgeblichen Verständnismöglichkeiten eines durchschnittlichen Versicherungsnehmers.

BGH – IV ZR 248/08 – (NZV 2011, 244)

Brandschaden an Kfz

Wird ein Kraftfahrzeug zu Inspektions- und Instandsetzungsarbeiten aus dem Verkehr gezogen, auf das Gelände einer Fremdwerkstatt verbracht und dort bis auf Weiteres in einem Gebäude abgestellt, so ist ein Brandschaden an diesem Gebäude auch dann nicht „bei dem Betrieb" dieses Fahrzeugs i.S.d. § 7 I StVG entstanden, wenn der Brand auf einen Fehler in der elektrischen Anlage des Fahrzeugs zurückzuführen ist.

OLG Düsseldorf – I-1 U 6/10 – (NZV 2011, 190)

Alkoholisiert im Krankenfahrstuhl

Der Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Fahrern motorisierter Krankenfahrstühle, die nach dem Pflichtversicherungsgesetz zu versichern und mit einem Versicherungskennzeichen zu versehen sind, beträgt 1,1 Promille.

OLG Nürnberg– 2 St OLG Ss 230/10 – (VRS, Bd. 120, 39)

Polnische Fahrerlaubnis

Ein deutscher Inhaber (nur) einer EU-Fahrerlaubnis, die er während einer in Deutschland angeordneten Sperrfrist in Polen erworben hat, kann sich im Hinblick auf den ab dem 19.01.2009 geltenden § 28 IV 1 Nr. 4 FeV wegen eines in Deutschland begangenen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nur dann strafbar machen, wenn die Fahrerlaubnissperre im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht getilgt war. Das gilt als mildestes Gesetz auch dann, wenn die Tat vor dem 19.01.2009 begangen worden war.

OLG Oldenburg – 1 Ss 102/10 – (NZV 2011, 207)

Sachverständigenkosten

Anders als Rechtsanwaltskosten sind die Kosten eines Sachverständigen nicht teilbar in dem Sinne, dass der Sachverständige nur die Reparaturkosten einer Quote errechnet. Außerdem entstehen diese Kosten erst dann, wenn der Geschädigte seinen erstattungsfähigen Anteil des Gesamtschadens gegenüber dem Schädiger beziffern und belegen muss. Aus diesem Grunde können die Sachverständigenkosten auch nicht entsprechend der Verursachungsquote gekürzt werden, sondern sind auch bei einer Quotelung in voller Höhe von der gegnerischen Versicherung zu tragen.

OLG Rostock – 5 U 122/10 – (DAR 2011, 263)

Schmerzensgeld

Eine schwere Unterschenkelfraktur dritten Grades (offene Unterschenkelfraktur) mit langwierigen Heilbehandlungen von rund vier Monaten, stationären Aufenthalten und Rehabilitationsmaßnahmen innerhalb von zwei Jahren, verbleibenden Dauerschäden und Einschränkungen bei früher ausgeübten Hobbys rechtfertigt ein Schmerzensgeld von 75.000,00 Euro.

OLG Stuttgart – 7 U 88/09– (VRS, Bd. 120, 193)

Erheblicher Geschwindigkeitsverstoß

Überschreitet der Betroffene die durch Geschwindigkeitszeichen 274 auf 80 km/h beschränkte Höchstgeschwindigkeit um mindestens 45 km/h, so kann daraus nicht ohne Weiteres auf eine vorsätzliche Handlungsweise geschlossen werden, wenn offen bleibt, ob der Betroffene die Geschwindigkeitsbeschränkung wahrgenommen hat und ohne das Geschwindigkeitszeichen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht begrenzt gewesen wäre.

OLG Zweibrücken – 1 Ss Bs 37/10 – (DAR 2011, 274)

Leistungskürzung in der Kasko

Auch ab einer BAK von 1,1 Promille darf die Leistung nicht pauschal vollständig gekürzt werden. Dies wäre mit der Intention des VVG, das Maß der Kürzung an die Schwere des Verschuldens zu knüpfen, nicht vereinbar. Es sind vielmehr auch ab 1,1 Promille alle objektiven und subjektiven Umstände des konkreten Einzelfalls zu berücksichtigen und zu gewichten (hier: Leistungskürzung von 80 %)

KG – 6 U 87/10 – (VersR 2011, 487)

Parkplatzunfall

Kommt es auf einem Parkplatzgelände zu einem Unfall, weil die unfallbeteiligten Fahrzeuge im unmittelbaren Zusammenhang mit der Kollision rückwärts gefahren sind, ist eine hälftige Schadenteilung gem. § 17 StVG angemessen. Dies gilt auch dann, wenn ein Fahrzeug vor dem Zusammenstoß nahezu vollständig aus der Parklücke herausgefahren war und zum Unfallzeitpunkt stand. Auch dann hat sich der Unfall noch in rechtlichem Zusammenhang mit der Rückwärtsfahrt ereignet.

KG – 12 U 3/09 – (ZfS 2011, 255)

Erwerbsschaden

Der Erwerbsschaden eines Unternehmers bemisst sich nicht nach dem Gehalt einer gleichwertigen Ersatzkraft, sondern nur in der unfallbedingt tatsächlich eingetretenen Minderung des Gewinns. Die Kosten für eine tatsächlich eingestellte Ersatzarbeitskraft sind ersatzfähig, wenn durch ihren Einsatz ein Betriebsergebnis erzielt worden ist, das jedenfalls nicht höher lag, als es durch den unfallbedingt ausgefallenen Mitarbeiter hätte wahrscheinlich erzielt werden können.

Ist der Einsatz der Ersatzkraft betriebswirtschaftlich nicht vertretbar, liegt regelmäßig ein Verstoß gegen die Schadens-

minderungspflicht (§ 254 BGB) vor. Dies ist der Fall, wenn die tatsächlich angefallenen Kosten einer Ersatzkraft mehr als das 6,5-Fache des durchschnittlichen monatlichen Unternehmenslohns des Inhabers bzw. Geschäftsführers betragen.

KG – 12 U 81/10 – (ZfS 2011, 141)

Wiederholte Alkoholfahrt

Die Anordnung einer MPU ist bei Vorliegen zweier nicht tilgungsreifer Verkehrsverstöße unter Alkoholeinfluss (BAK 0,61 ‰ und BAK 0,93 ‰) geboten, auch wenn zwischen ihnen ein vergleichsweise langer unauffälliger Zwischenraum liegt (hier über 9 Jahre). Dies ergibt sich aus der zwingenden Anordnung in § 13 Satz 1 Nr. 2 b Fahrerlaubnisverordnung.

VGH Mannheim – 10 S 2173/10 – (DAR 2011, 164)

Unwirksame Teilkaskoklausel

Enthalten die Versicherungsbedingungen zum Kaskoschutz von privat genutzten Wohnwagen die Klausel, dass bei Abrechnung des Schadens auf der Basis eines Sachverständigengutachtens oder eines Kostenvoranschlags nur bis zu 50 % des gutachterlich ermittelten Betrages erstattet werden, wobei sich der so ermittelte Entschädigungsbetrag um die vertragliche Selbstbeteiligung vermindert, so ist dies wegen Verstoß gegen § 307 Abs. 1 BGB unwirksam.

Der Klausel kann insbesondere nicht entnommen werden, dass grundsätzlich die vollen 50 % ersetzt werden und ein geringerer Prozentsatz nur dann anzunehmen ist, wenn selbst 50 % der Reparaturkosten noch höher sind als der Listenneupreis.

LG Bremen – VI O 1975/07– (VersR 2011, 617)

Sturz in der Straßenbahn

Stürzt ein Fahrgast in der anfahrenden Straßenbahn, so tritt die einfache Betriebsgefahr vollständig hinter einem deutlich überwiegenden Verschulden des zu Fall gekommenen Fahrgastes zurück. Ein solches Verschulden liegt vor, wenn sich der Fahrgast statt mit beiden Händen nur mit der linken Hand an den vorhandenen Haltevorrichtungen festhält und außerdem die Rutschigkeit des Bodenbelages infolge Nässe hätte erkennen und sich darauf einstellen müssen.

LG Dresden – 4 O 3263/09 – (NZV 2011, 202)

Einholung einer Deckungszusage

Die Anwaltskosten für die Einholung einer Deckungszusage gehören nicht zum ersatzfähigen Unfallschaden, weil es insoweit nicht erforderlich ist, anwaltliche Hilfe in Anspruch zu nehmen. Von jedem Rechtsgenossen mit durchschnittlicher Begabung und Befähigung kann erwartet werden, dass er dies selbst erledigt, anstatt unverhältnismäßige Kosten zu produzieren, um diese vom Gegner ersetzt zu verlangen.

LG Münster – 3 S 12/10 – (VersR 2011, 411)

Grobe Fahrlässigkeit

Wer sich unter Medikamenteneinfluss nach Einnahme von 20 Schlaftabletten an das Steuer eines Fahrzeugs setzt, verstößt grundsätzlich objektiv in grober Weise gegen die ihm Verkehr obliegenden Sorgfaltspflichten. Ist er vor Antritt der Fahrt mit seinem Pkw noch in der Lage, sich zu überlegen, ob er die Medikamente einnehmen soll oder nicht, liegt auch in subjektiver Hinsicht grobe Fahrlässigkeit vor und kann der Beweis verminderter Schuldfähigkeit nicht geführt werden.

LG Nürnberg-Fürth – 8 O 2146/09 – (ZfS 2011, 274)

Abtretung von Mietwagenkosten

Die in einer Vielzahl von Fällen zur Durchsetzung gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallschädigers erfolgende Abtretung der Forderung auf Erstattung der Mietwagenkosten an den Autovermieter ist gem. § 134 BGB nichtig, weil die Befassung mit höchststreitigen Einzelfragen des Schadenersatzrechts nicht zum Berufs- und Tätigkeitsbild des Autovermieters gehört und deshalb keine Nebenleistung i. S. v. § 5 RDG ist.
LG Stuttgart – 4 S 154/10 – (NZV 2011, 131)

Fahrverbot bei Führerscheinverlust

Ist gegen den Verurteilten ein Fahrverbot verhängt, so beginnt die Verbotsfrist bei tatsächlichem oder angeblichem Verlust des Führerscheins erst mit dem Zeitpunkt, zu dem ein Ersatzführerschein in amtliche Verwahrung gelangt.

Wird kein Ersatzführerschein in amtliche Verwahrung gegeben, wird die Verbotsfrist erst durch die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung über den Verbleib des Führerscheins im Verfahren nach § 463 b StPO in Lauf gesetzt.

AG Bremen – 82 Cs 650 Js 62443/09 – (12/10) – (NZV 2011, 151)

Rechtsschutzversicherung

Die „Vergleichsklausel“ in § 5 Abs. 3 b ARB 2000, wonach der Rechtsschutzversicherer im Falle einer außergerichtlichen Einigung nur solche Kosten zu übernehmen hat, die dem Verhältnis des vom Versicherungsnehmer angestrebten Ergebnisses zum erzielten Ergebnis entsprechen, verstößt nicht gegen das Transparenzgebot, weil sie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen kann.

AG Coburg – 12 C 1698/09 – (R+S 2011, 115)

Postvertriebsstück E 6475 Entgelt bezahlt

BUCHBESPRECHUNGEN

Straßenverkehrsrecht

von Peter Hentschel †/Prof. Dr. Peter König/Dr. Peter Dauer, LL.M., Straßenverkehrsrecht, 41., neu bearbeitete Auflage, 2011, XIX, 1.821 Seiten, in Leinen € 112,00. Erschienen C.H. Beck Verlag, München. ISBN: 978-3-406-60991-6

Kein Kommentar bietet eine so umfassende Erläuterung des Straßenverkehrsrechts wie dieses Standardwerk, das jetzt in der 41. Auflage vorgelegt wird. StVG, StVO, FeV, FZV, EG-FGV, Bußgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und Verkehrsstrafrecht werden erschöpfend behandelt und unter Einarbeitung zahlreicher Novellierungen aktualisiert.

Hinsichtlich der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 05.08.2009 haben sich die Verfasser dafür entschieden, die Kommentierung auf ihrer Grundlage vorzunehmen, trotz der vom Bundesverkehrsminister vertretenen Unwirksamkeit der Novelle wegen Verstoßes gegen das verfassungsrechtliche Zitiergebot. Dabei gehen die Verfasser von der nicht ganz unbegründeten Erwartung aus, dass es demnächst zu einer in zentralen Punkten der „Schilderwaldnovelle“ entsprechenden Neuauflage kommen wird.

Die zahlreichen Rechtsänderungen seit der Vorauflage sind breit gefächert mit Schwerpunkten im StVG, der StVO und der FeV. Daneben finden sich vertraute Diskussionsthemen der letzten Jahre wieder, der Führerscheintourismus, die Problematik von Abstands- und Geschwindigkeitsmessungen sowie die Anordnungskompetenz bei Blutentnahmen. Das Kfz-Schadensrecht halten die Autoren durch seine revisionsgerichtliche Durchdringung für weitgehend geklärt.

Wer als Rechtsanwalt seine Argumentation mit Hinweisen und Stellungnahmen aus dem Hentschel/König/Dauer absichert, befindet sich auf der sicheren Seite und muss Erfolg haben. Deshalb darf auch diese Neuauflage in keiner Kanzlei fehlen. Der Kommentar ist und bleibt im Straßenverkehrsrecht die oberste Instanz.

IMPRESSUM

Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung.
Der Bezugpreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Herausgeber: ACE Auto Club Europa e. V., Vorsitzender: Wolfgang Rose
Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Erwin Braun
Redaktion: Rechtsanwalt Volker Lempp (verantwortlich für den Inhalt)
Gestaltung: ACE-Werbung
Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-185
Internet: www.ace-online.de,
E-Mail: ace@ace-online.de
Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gerne gestattet.