

VERKEHRS JURIST



Rechtszeitschrift des ACE in Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR) | Ausgabe 2/2012

INHALT

Zu aktuellen Themen

Führerscheintourismus – Neues vom EuGH 1

Rechtsprechung

Verlängerung einer Fahrerlaubnis	5
Ersatzpflicht für Kostendeckungszusage	7
Rechtsdienstleistung eines Mietwagenunternehmens	9
Entschädigung für Ausfallzeit	12
Transportschaden bei Neuwagen	14
Nutzungsausfall für Oldtimer	16
Vorfahrtsverletzung an Einmündung	18
Verkehrsunfall in Frankreich	20

Verkehrsrecht in Kürze

Kostenersatz bei Billigreparatur	24
Kein Nutzungsausfall für Motorrad	24
Klagefrist nach VVG a. F.	24
Leistungskürzung auf Null	24
Eingeschränkte Bildqualität des Beweisfotos	24
Radarmessung hinter Verkehrszeichen	24
Rechtsschutz nach Anspruchsübergang	24
Haftung des TÜV	24
Abfindungsvergleich	25
Zeugenbeweis durch Rotlichtverstoß	25
Verhalten an Fußgängerüberweg	25
Vorsätzliche Geschwindigkeitsüberschreitung ..	25
Sturz in Linienbus	25
Schaden durch Einkaufswagen	25
Obliegenheitsverletzung durch Unfallflucht	25
Vollstreckungsbewilligung trotz Halterhaftung	26
Regulierungsermessen	26
Gleichwertigkeit einer freien Werkstatt	26
Partybike	26
Fahrtenbuchauflage	26

Buchbesprechungen

Ordnungswidrigkeitengesetz	27
Verkehrsordnungswidrigkeiten	27

Führerscheintourismus – Neues vom EuGH

Seit über einem Jahrzehnt geht das Gespenst des Führerscheintourismus um in Europa, und besonders in Deutschland. Dass es noch heute die deutsche Gerichtsbarkeit und den Europäischen Gerichtshof beschäftigt, zeigt, wie mühsam das europäische Rechtsgeschäft ist und wie schwierig, europäische Prinzipien wie Freizügigkeit und Niederlassungsfreiheit mit nationalen Belangen in Übereinstimmung zu bringen.

Mittlerweile hat es die deutsche Beharrlichkeit auf 15 EuGH-Entscheidungen zu diesem Thema gebracht, die alle auf Vorlageersuchen deutscher Straf- und Verwaltungsgerichte zurückgehen (vgl. die Übersicht bei Geiger, DAR 2012, 45 ff.). Man kann sie sich leichter merken als ihre Entscheidungsgründe verstehen. Sie sind durch den Familiennamen des jeweiligen Klägers bezeichnet, was die juristische Diskussion vereinfacht. Andererseits sind die teilweise umständlichen und unpräzisen Formulierungen der Entscheidungsgründe eine rechte Qual, jedenfalls für den an deutscher Rechtssystematik geschulten Juristen.

Wie dem auch sei, man wundert sich, dass das Thema Führerscheintourismus nicht längst ausdiskutiert und vom Tisch ist. Mancher hat die Entwicklung seit den ersten Grundsatzentscheidungen des EuGH auch nicht mehr so genau verfolgt. Er wird überrascht sein, dass gleich drei EuGH-Erkenntnisse jüngeren Datums hierzu vorliegen sowie ein Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 03.05.2012 (AZ: II Zs II.2795), der sich u.a. mit den Auswirkungen der EuGH-Rechtsprechung auseinandersetzt.

Trotz mancher Ungereimtheiten und Widersprüche hält der EuGH zwei Prinzipien unverändert hoch: Einmal das

Wohnsitzerfordernis (Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG) und zum anderen die gegenseitige Pflicht zur Anerkennung der von den EU-Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine, die hinsichtlich der Voraussetzungen ihrer Erteilung nicht infrage gestellt werden dürfen, auch soweit es sich um die Geltendmachung von Eignungsbedenken handelt (kein Prüfungsrecht nach innerstaatlichen Vorschriften).

Während anfangs der EuGH, zum Entsetzen deutscher Verwaltungsbehörden und Gerichte, einen eher liberalen Standpunkt einzunehmen schien – und damit einen Boom an fragwürdigen Internetangeboten für ausländische Führerscheine auslöste, die teilweise wörtlich aus den EuGH-Entscheidungen zitierten –, zeigte er in der Folge zunehmend Verständnis für die deutschen Verkehrssicherheitsbedenken und dämpfte die Erwartungen eines freien Führerscheinverkehrs. Schließlich wird in fast allen einschlägigen Klagen – meist geht es um Führerscheine der Tschechischen Republik – die Umgehungsabsicht offenkundig und drängt sich infolgedessen der Aspekt des Rechtsmissbrauchs europäischer Normen auf. Dies ist erkennbar nur dadurch möglich, dass sich die zuständigen Behörden in einzelnen EU-Staaten

nicht an die vereinbarten Regelungen halten oder diese zumindest sehr lasch handhaben. Es soll allerdings Fälle geben, in denen Fahrerlaubnisse nach Vorhalt ihrer offenkundigen Rechtswidrigkeit vom Ausstellerstaat wieder zurückgenommen worden sind.

Durch die zahlreichen Vorlagebeschlüsse sind vom EuGH zumindest folgende Aspekte in seiner jahrelangen Beschäftigung mit der Thematik geklärt worden:

1. Fall Krämer (EuGH, DAR 2007, 77):

Bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis ohne Sperrfrist (z.B. durch die Verwaltungsbehörde wegen Eignungsmängeln) darf der ausländische Staat sofort eine neue Fahrerlaubnis erteilen (obwohl in einem solchen Fall nach deutschem Recht überhaupt keine Sperrfrist verhängt werden kann). Bei dieser Konstellation ist also dem Führerscheintourismus weiterhin Tür und Tor geöffnet, da der EuGH davon ausgeht, dass es EU-Bürgern nicht zeitlich unbegrenzt verboten werden kann, in einem Mitgliedsstaat ihrer Wahl eine Fahrerlaubnis zu erwerben (Beachtung des Wohnsitzerfordernisses natürlich vorausgesetzt).

2. Fall Grasser (EuGH, ZfS 2011, 413):

Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV und in Übereinstimmung mit der 2. und 3. Führerschein-Richtlinie führt ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis, soweit er sich aus zweifelsfreien Informationen des Ausstellerstaates ergibt, in jedem Fall zur Inlandsungültigkeit einer ausländischen Fahrerlaubnis, selbst dann, wenn sich der Betroffene nicht zuvor im Inland als fahrungseignet erwiesen hat.

3. Fall Möglinger (EuGH, SVR 2008, 432)

Wurde die ausländische Fahrerlaubnis während des Laufs einer Sperrfrist erteilt, besteht grundsätzlich keine Anerkennungspflicht im Inland, auch dann nicht, wenn die Sperrfrist zwischenzeitlich abgelaufen ist. Zuvor hatten deutsche Gerichte vereinzelt die Auffassung vertreten, nach Ablauf der Sperrfrist könne von dem ausländischen Führerschein Gebrauch gemacht werden.

4. Fall Schwarz (EuGH, SVR 2009, 106):

Der Angehörige eines EU-Mitgliedsstaats kann zwei Führerscheine gleichzeitig besitzen, aber nur dann, wenn ein Führerschein zu einem Zeitpunkt erworben wurde, als der betreffende Staat (in diesem Falle Österreich) noch nicht EU-Mitglied war. Auch der andere Führerschein (in diesem Fall eine deutsche Lizenz) muss vor diesem Beitritt ausgestellt worden sein. Der betroffene Personenkreis kann also u.U. im Falle einer Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis auf den österreichischen „Reserveführerschein“ zurückgreifen!

5. Fall Apelt (EuGH, DAR 2011, 629):

Wird eine Fahrerlaubnis der Klasse B unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis in der Tschechei erworben und später

eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D (ebenfalls in Tschechien, aber diesmal mit einem eingetragenen Wohnsitz in der Tschechischen Republik), kann für beide Klassen die Anerkennung versagt werden, da die Klasse D einen wirksamen Besitz der Klasse B voraussetzt.

Aus dieser Übersicht geht hervor, dass offene Fragen vor allem beim Wohnsitzerfordernis und beim verwaltungsrechtlichen Fahrerlaubniszug bestehen. Damit befassen sich die drei letzten EuGH-Entscheidungen in den Fällen Hofmann, Akyüz und Köppl sowie der bereits erwähnte Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 03.05.2012 (im Internet abrufbar).

Fall Hofmann:

Herr Hofmann unterlag nach einer strafgerichtlichen Entziehung seiner Fahrerlaubnis einer 15-monatigen Sperrfrist für die Wiedererteilung, die am 07.08.2008 ablief. Bei einer Verkehrskontrolle legte er einen am 19.01.2009 ausgestellten tschechischen Führerschein vor, der sichergestellt wurde. Diesem Führerschein wurde in der Folge die Anerkennung versagt, weshalb Herr Hofmann Klage erhob, die dann zu einem Vorlagebeschluss führte.

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass nach dem Vorlagebeschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 16.08.2010 (ZfS 2010, 536) Herrn Hofmann die Fahrerlaubnis erneut entzogen wurde, diesmal mit einer Sperrfrist von 18 Monaten. Über die Vorlagefrage, ob bei Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses auch außerhalb einer verhängten Sperrfrist einem von einem anderen Mitgliedsstaat ausgestellten Führerschein die Anerkennung versagt werden könne, hat der EuGH gleichwohl entschieden.

Dies war vor allem deshalb interessant, weil es sich erstmals um die Anerkennung einer Fahrerlaubnis handelte, die nach Inkrafttreten des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerschein-Richtlinie erteilt wurde, und damit auch um § 28 Abs. 4 FeV, der auf dieser Richtlinie beruht, sie aber möglicherweise überschreitet. Tatsächlich konnte die deutsche Seite mit ihren Argumenten, Verkehrssicherheit und Unterbindung des Führerscheintourismus, am Ende nicht durchdringen.

Der EuGH blieb vielmehr bei seinem Grundsatz, dass es kein unbefristetes permanentes Verbot geben dürfe, dass ein Mitgliedsstaat einer Person, deren Führerschein in der Vergangenheit in einem anderen Mitgliedsstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, eine neue Fahrerlaubnis erteilt. Auch das Erfordernis einer Kooperation zwischen Ausstellerstaat und dem Staat, der den Führerschein zuvor entzogen hat, mit Unterrichtung über die Gründe für den Entzug, lehnte der EuGH ab. Dies sei in der Richtlinie 2006/126 nicht vorgesehen. Deshalb hätte der tschechischen Fahrerlaubnis des Herrn Hofmann die Anerkennung nicht versagt werden dürfen, nachdem die Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses nicht in Frage stand.

Im Ergebnis bedeutet diese Entscheidung, dass § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV in seiner derzeitigen Fassung nicht europarechtskonform ist, und weiterhin gilt, dass eine unbefristete Entziehung der Fahrerlaubnis keine Sperrwirkung für eine Wiedererteilung im EU-Ausland entfalten kann, auch wenn sich nach wie vor der Verdacht aufdrängt, dass dem EuGH die Grundlagen des deutschen Führerscheins nicht wirklich geläufig sind. Man wird sich überlegen müssen, ob man auch für verwaltungsrechtliche Führerscheinmaßnahmen eine – wie auch immer zu definierende – „Sperrfrist“ vorsieht, die dann unter näher festzulegenden Voraussetzungen verkürzt oder verlängert werden kann. Damit würde dann wohl auch der EuGH leben können und würde der Führerscheintourismus an Attraktivität verlieren.

Fall Akyüz:

Die Entscheidung des EuGH vom 01.03.2012 (DAR 2012, 192) betrifft die erstmalige Erteilung einer Fahrerlaubnis ohne vorausgegangene Entziehung. Herr Akyüz hat sich um eine solche Fahrerlaubnis im Inland erfolglos bemüht, weil ein negatives MPU-Gutachten der Erteilung entgegenstand. Er erwarb in der Folge eine Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik. Die Klärung der Aufenthaltsfrage stieß auf Schwierigkeit. Herr Akyüz wurde wegen zweimaligen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt.

Die insgesamt drei Vorlagefragen hat der EuGH wie folgt beantwortet:

1. Der Herr Akyüz erteilten Fahrerlaubnis darf die Anerkennung nicht unter Berufung auf körperliche und geistige Mängel versagt werden, die das sichere Führen eines Kfz nicht gewährleisten. Dieses Ergebnis kann nach den vorausgegangenen Entscheidungen kaum überraschen. Erwartungsgemäß beruft sich das Gericht auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine und will es nicht zulassen, „dass der Mitgliedstaat mit den strengsten Bedingungen für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis bestimmt, wie hohe Anforderungen die übrigen Mitgliedstaaten einhalten müssen, damit die dort ausgestellten Führerscheine in seinem Hoheitsgebiet anerkannt werden können“. Auch hier bedarf somit § 28 Abs. Nr. 3 FeV einer europarechtskonformen Neufassung.
2. Die zweite Frage betrifft die „auf Grund unbestreitbarer, vom Aussteller-Mitgliedstaat herrührenden Informationen“, aus denen sich ergeben soll, dass das Wohnsitzerfordernis gewahrt bzw. nicht gewahrt ist. So steht es auch in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV. Fest steht, dass solche Informationen nicht verwertet werden können, soweit sie aus dem Aufnahmemitgliedstaat stammen. Dies hat der EuGH bereits entschieden. Er hält es aber für zulässig, wenn die fraglichen Informationen nicht direkt, sondern nur indirekt in Form einer Mitteilung Dritter übermittelt werden. Dieser Umstand sei als solcher nicht geeignet, die Einstufung dieser Informationen als vom Aussteller-Mitgliedstaat herrührend auszuschließen, sofern sie von einer Behörde dieses Mitgliedstaats stammen. Das Gericht führt hierzu weiter aus:

„Es ist Sache des vorlegenden Gerichts zu prüfen, ob Informationen, die unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens erlangt wurden, als vom Aussteller-Mitgliedstaat herrührende Information eingestuft werden können, und ggf. die genannten Informationen zu bewerten und unter Berücksichtigung aller Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens zu beurteilen, ob es sich bei ihnen um unbestreitbare Informationen handelt, die belegen, dass der Inhaber des Führerscheins, als dieser ihm im letztgenannten Staat ausgestellt wurde, dort nicht seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.“

3. Erfreulich klar ist die Feststellung des EuGH zur Frage, ob eine Wohnsitzbegründung zum Zweck des Führerscheinerwerbs in einem anderen EU-Mitgliedstaats zulässig oder als unerwünschter Führerscheintourismus zu beurteilen sei. Der einschlägige Passus der Begründung verdient hervorgehoben zu werden:

„Hervorzuheben ist jedoch, dass der Inhaber eines Führerscheins von dem den Unionsbürgern durch Art. 21 Abs. 1 AEUV und von den Richtlinien 91/439 und 2006/126 anerkannten Recht Gebrauch macht, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten, wenn er seinen Wohnsitz in einem bestimmten Mitgliedstaat zu dem Zweck errichtet, hinsichtlich der Bedingungen für die Ausstellung des Führerscheins von weniger strengen Rechtsvorschriften zu profitieren ..., so dass die Tatsache für sich genommen nicht die Feststellung zulässt, dass die in Art. 7 Abs. 1 b bzw. Art. 7 Abs. 1 e der genannten Richtlinien vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes nicht erfüllt und die Weigerung eines Mitgliedstaats, einen in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen, daher gerechtfertigt ist.“

Fall Köppl:

Die Entscheidung des EuGH vom 22.11.2011 (DAR 2012, 198) wurde wiederum durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof veranlasst.

Nach strafrechtlichem Führerscheinentzug und Ablehnung der Wiedererteilung wegen negativem MPU-Gutachten erwarb Herr Köppl am 28.10.2004 in der Tschechischen Republik einen Führerschein für Fahrzeuge der Klasse A und B. Im Führerschein wurde ein in Deutschland gelegener Wohnort eingetragen. Es folgte am 30.10.2008 die Fahrerlaubnis der Klasse C, wiederum erteilt in der Tschechischen Republik, diesmal jedoch mit einem in Tschechien gelegenen Wohnort im Führerscheindokument. Das von Herrn Köppl in Gang gesetzte Anerkennungsverfahren führt in erster Instanz zum Erfolg, für den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof stellten sich jedoch Fragen, die an die EuGH-Entscheidung im Fall Apelt anknüpfen.

Diesmal hatte der EuGH keine Probleme, Verkehrssicherheitsbedenken in den Vordergrund zu stellen. Die Unregelmäßigkeit, die dem Führerschein der Klasse B anhaftet, steht nicht nur seiner Anerkennung entgegen, sondern wirkt sich auch

auf die später korrekt erworbene Klasse C aus, da der vorherige Erwerb der Klasse B für die Erteilung der Klasse C zwingend vorgeschrieben ist. Dabei spielt es keine Rolle, dass hinsichtlich der später hinzuerworbenen Klasse C der Ausnahmegrund des § 28 Abs. 4 Nr 2 FeV nicht vorliegt.

Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 03.05.2012:

Unmittelbar nach der EuGH-Entscheidung im Falle Hofmann stellte der Bayerische VGH in den Orientierungssätzen zu seinem Beschluss vom 03.05.2012 fest:

„Vor dem Hintergrund der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 26.04.2012, AZ: C 419/10, bleibt ein bei Erteilung eines ausländischen EU-Führerscheins begangener Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip der praktisch einzig relevante Gesichtspunkt, der zur Inlandsunwirksamkeit dieser Fahrerlaubnis führen kann.“

Möglicherweise veranlasste diese Einsicht das Gericht, sich eingehender mit dem Wohnsitzerfordernis und den diesbezüglich von der Verwaltungsbehörde anzustellenden Ermittlungen zu befassen. Es handelt sich um einen Beschluss im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes, so dass nicht alle Fragen in diesem Zusammenhang erschöpfend behandelt werden. Insbesondere wird auf die materielle Beweislast bei der Unaufklärbarkeit der tatsächlichen Wohn- und Lebensverhältnisse nicht eingegangen.

Trotz Eintragung eines in Tschechien liegenden Ortes im Führerschein sieht das Gericht das Bestehen eines ordentlichen Wohnsitzes in der Tschechischen Republik nicht als erwiesen an, eine umfassende Würdigung aller Umstände sei keineswegs entbehrlich. Diese ergänzende Prüfung führt in dem konkret entschiedenen Fall dazu, dass die Interessenabwägung zu Lasten des Antragstellers ausfällt. Es spreche alles dafür, dass sich dieser nur für ganz kurze Zeit in der Tschechischen Republik aufgehalten hat und dort, wenn überhaupt, nur ein „fiktiver“ Wohnsitz bestand. Verwertet wurden dabei u.a. Auskünfte des „gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit.“

Den Umfang der zur Prüfung des Wohnsitzerfordernisses einzuholenden Informationen beschreibt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof unter Bezugnahme auf die EuGH-Entscheidung vom 26.04.2012 (Hofmann) wie folgt:

„Grundlagen der vorzunehmenden Prüfung haben ausweislich der Ausführungen des Europäischen Gerichtshofs in der Rdnr. 90 des Urteils vom 26.04.2012 die in der Rdnr. 48 der gleichen Entscheidung erwähnten Erkenntnisquellen zu sein. Damit der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von durch EU-Mitgliedstaaten erteilten Fahrerlaubnissen (Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG; Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 EWG) durchbrochen werden darf, müssen deshalb nach wie vor entwe-

der Angaben im zugehörigen Führerschein oder andere vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen vorliegen. Bereits im Beschluss vom 09.07.2009 (NJW 2010, 217/219, Rdnr. 58) hat der EuGH ausgesprochen, dass der Aufnahmemitgliedstaat in diesem Zusammenhang nicht auf jene Informationen beschränkt ist, die der Ausstellermitgliedstaat in den Führerschein aufnimmt oder sonst von sich aus zur Verfügung stellt; die Behörden und Gerichte des Aufnahme-Mitgliedstaates sind vielmehr berechtigt, von sich aus Informationen von einem anderen Mitgliedstaat einzuholen (ebenso EuGH vom 01.03.2012, Akyüz C 467/10, Rdnr. 72). Da die Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Art. 15 Satz 1 der Richtlinie 2006/126/EG und nach Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 91/439 EWG verpflichtet sind, einander bei der Durchführung dieser Richtlinien zu unterstützen, und sie im Bedarfsfall Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzten, erneuerten oder entzogenen bzw. registrierten Führerscheine auszutauschen haben, korrespondiert mit dem Recht des Aufnahmemitgliedstaates, sich bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates über das tatsächliche Bestehen eines ordentlichen Wohnsitzes des Inhabers einer EU-Fahrerlaubnis im Erteilungszeitpunkt zu erkundigen, eine Verpflichtung dieses Staates, einschlägige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Bei der Beurteilung, ob der Inhaber einer im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Zeitpunkt der Erteilung dieser Berechtigung seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat hatte, sind die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates allerdings nicht schlechthin auf die Informationen beschränkt, die sich dem verfahrensgegenständlichen Führerschein entnehmen lassen oder die sie – ggf. auf Nachfrage hin – sonst vom Ausstellermitgliedstaat erhalten. Vielmehr hat diese Prüfung ‚unter Berücksichtigung aller Umstände des Rechtsstreits, mit dem es (d.h. das vorlegende Gericht) befasst ist‘, zu erfolgen (EuGH vom 26.04.2012, Rdnr. 90). Näheren Aufschluss über das Verhältnis zwischen den Informationen, die sich unmittelbar aus dem Führerschein ergeben oder sonst vom Ausstellermitgliedstaat stammen, und den Umständen, die dem nationalen Gericht in dem vor ihm anhängigen Verfahren zusätzlich bekannt geworden sind, erlaubt Satz 1 der Rdnr. 75 des Urteils des EuGH vom 01.03.2012, auf die in der Rdnr. 90 der Entscheidung vom 26.04.2012 ausdrücklich Bezug genommen wurde. Danach bilden die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen gleichsam den ‚Rahmen‘, innerhalb dessen die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates alle Umstände eines vor ihnen anhängigen Verfahrens berücksichtigen dürfen.“

Ob es gelingt, über eine verschärfte Prüfung des Wohnsitzprinzips und die dafür unerlässliche Kooperation mit den zuständigen Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten den Führerscheintourismus zumindest längerfristig auszutrocknen, bleibt abzuwarten. Ansonsten sind weiterhin erhebliche Differenzen zwischen dem EuGH einerseits und der von den deutschen Gerichten vertretenen Rechtsauffassung andererseits zu konstatieren. Eine weitere Harmonisierung der Vorschriften und der mit ihnen verfolgten Ziele erscheint dringend geboten.

Rechtsanwalt Volker Lempp, Stuttgart

Verlängerung einer Fahrerlaubnis

Urteil des BVerwG v. 27.10.2011 – 3 C 31/10 –

Bei der Gesamtschau, ob im Sinne von § 24 I 1 Nr. 2 FeV Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die für die Verlängerung oder erneute Erteilung einer Fahrerlaubnis für Busse oder Lastkraftwagen erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten fehlen, kommt auch nach der Änderung von § 24 II FeV durch die 4. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften dem Zeitfaktor (Zeiten vorhandener oder fehlender Fahrpraxis) eine wesentliche Bedeutung zu.

■ Aus den Gründen:

II. (...) Das BerGer. hat ohne Verstoß gegen Bundesrecht (§ 137 I Nr. 1 VwGO) angenommen, dass die Bekl. die Erteilung der von der Kl. beantragten Fahrerlaubnis der Klassen C, CE, D, DI, DE und D1E vom vorherigen erfolgreichen Ablegen einer praktischen Fahrprüfung abhängig machen durfte und ihren Antrag daher zu Recht abgelehnt hat. Auf der Grundlage der Feststellungen des BerGer., gegen die die Kl. keine zulässigen und begründeten Verfahrensrügen geltend gemacht hat und die den erkennenden Senat daher binden (§ 137 II VwGO), liegen Tatsachen i. S. von § 24 I 1 Nr. 2 FeV vor, die die Annahme rechtfertigen, dass der Kl. die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen der genannten Klassen mittlerweile fehlt.

I. Gemäß § 24 II FeV sind, falls – wie bei der Kl. – die Geltungsdauer einer vorherigen Fahrerlaubnis der in Absatz 1 Satz 1 genannten Klassen bei Antragstellung abgelaufen ist, Absatz 1 Sätze 1 und 3 und § 23 I 3 FeV auch bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse anzuwenden. Nach dem damit in Bezug genommenen § 24 I 1 Nr. 2 FeV wird die Geltungsdauer der Fahrerlaubnis der Klassen C, CI, CE, C1E, D, DI, DE und D1E jeweils um die in § 23 I 2 FeV angegebenen Zeiträume verlängert, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass eine der sonstigen aus den §§ 7-19 FeV ersichtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis fehlt. Aus § 15 S. 1 FeV und § 2 II 1 Nr. 5 StVG ergibt sich, dass der Bewerber um eine Fahrerlaubnis seine Befähigung in einer theoretischen und einer praktischen Prüfung nachzuweisen hat. Gemäß § 17 I 1 FeV hat der Bewerber in der praktischen Prüfung nachzuweisen, dass er über die zur sicheren Führung eines Kraftfahrzeugs, gegebenenfalls mit Anhänger, im Verkehr erforderlichen technischen Kenntnisse und über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise verfügt sowie zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist; nach Satz 2 dieser Regelung müssen Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen D, DI, DE oder D1E darüber hinaus ausreichende Fahrfertigkeiten nachweisen.

Bei der von der Fahrerlaubnisbehörde auf der Grundlage von § 24 I und II FeV zu treffenden Entscheidung über die Verlängerung oder – wenn die bisherige Fahrerlaubnis bei Antragstellung bereits abgelaufen war – die (erneute) Erteilung einer Fahrerlaubnis für Omnibusse oder Lastkraftwagen handelt es sich um eine gebundene Entscheidung. Der Bewerber hat unter den in § 24 I 1 Nrn. 1 und 2 FeV genannten Voraussetzungen einen Anspruch auf deren Verlängerung oder (erneute) Erteilung. Einen Beurteilungsspielraum bei der Beantwortung der Frage, ob dem Hinderungsgründe i. S. des § 24 I 1 Nr. 2 FeV entgegenstehen, hat die Fahrerlaubnisbehörde nicht; ihre Bewertung unterliegt in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen Überprüfung. Das VG ist bei dieser Überprüfung, wie sich ohne weiteres aus § 86 VwGO ergibt, auch nicht auf die von der Fahrerlaubnisbehörde getroffenen Feststellungen und die von ihr angeführten Tatsachen beschränkt.

Ob Tatsachen i. S. des § 24 I 1 Nr. 2 FeV vorliegen, die den Schluss erlauben („rechtfertigen“), dass die nach § 15 und § 17 FeV erforderlichen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten nicht (mehr) vorhanden sind, ist – wovon auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Ordnungsgeber ausgeht – im Wege einer Gesamtschau zu beurteilen. Wenn § 24 I 1 Nr. 2 FeV auf „Tatsachen“ abstellt, ist damit das Gesamtbild der relevanten Tatsachen gemeint. Vorzunehmen ist danach eine umfassende Würdigung des jeweiligen Einzelfalls, bei der sowohl die für als auch die gegen die Erfüllung der betreffenden Erteilungsvoraussetzung sprechenden tatsächlichen Umstände zu berücksichtigen und abzuwägen sind. Dazu gehört auch und in erster Linie die Zeitdauer einer fehlenden Fahrpraxis.

Nach § 24 II FeV in der bis zum Inkrafttreten der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.07.2008 (BGBl I, 1338) geltenden alten Fassung war Absatz 1 auch bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse anzuwenden, wenn seit dem Ablauf der Geltungsdauer der vorherigen Fahrerlaubnis bis zum Tag der Antragstellung nicht mehr als zwei Jahre verstrichen waren. Daraus ergab sich, dass die Fahrerlaubnisbehörde, ohne dass ihr insofern ein eigener Entscheidungsspielraum verblieb, das Ablegen einer nochmaligen Fahrprüfung jedenfalls immer dann zu fordern hatte, wenn der genannte Zeitraum überschritten war. Von diesem Automatismus hat der Ordnungsgeber mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Abstand genommen. Damit, dass sich Lkw- und Busfahrer, deren Fahrerlaubnis nicht mehr gültig sei, künftig vor der Neuerteilung ihrer Fahrerlaubnis der Klassen C, CI, CE, C1E (Lkw), D, DI, DE, D1E (Busse) auch dann nicht mehr einer erneuten Fahrerlaubnisprüfung zu unterziehen hätten, wenn seit Ablauf der Gültigkeit ihrer ursprünglichen Fahrerlaubnis mehr als zwei Jahre verstrichen seien, werde – so die Begründung der Änderungsverordnung – der Erkenntnis Rechnung getragen, dass die Befähigung zum Führen eines entsprechenden Kraftfahrzeugs im Regelfall weiter bestehe und Anlass für die

Befristung der Fahrerlaubnis die Notwendigkeit sei, in regelmäßigen Abständen die Eignung zu überprüfen. Soweit Tatsachen die Annahme rechtfertigten, dass die Befähigung nicht mehr bestehe, könne in Anwendung des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 2 zum Nachweis der Befähigung eine entsprechende Fahrerlaubnisprüfung angeordnet werden (BR-Dr 302/08, S. 64 f.).

Mit dieser Änderung von § 24 II FeV wurde indes nur die starre Zwei-Jahres-Grenze, bei deren Überschreiten nach altem Recht zwingend eine nochmalige Fahrprüfung zu fordern war, durch eine Einzelfallprüfung ersetzt. Damit wurde das Verfahren bei der erneuten Erteilung einer Fahrerlaubnis der in § 24 I FeV genannten Klassen demjenigen bei der Verlängerung einer solchen Fahrerlaubnis angepasst. Daraus ist aber keineswegs zugleich zu schließen, dass der Zeitfaktor im Rahmen von § 24 I 1 Nr. 2 FeV keine Rolle mehr spielen kann. Diese Regelung ist nämlich unverändert geblieben, und der Verordnungsgeber verweist im Zusammenhang mit der Änderung von Absatz 2 ausdrücklich auf die in Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 enthaltene Ermächtigung der Fahrerlaubnisbehörde, im Einzelfall beim Vorliegen von Tatsachen, die Zweifel am Fortbestand der Befähigung begründen, das Ablegen einer Fahrprüfung zu verlangen. Der Verordnungsgeber geht zwar davon aus, dass die Befähigung auch nach Ablauf von zwei Jahren im Regelfall fortbesteht, erkennt aber – wie der Verweis auf § 24 I 1 Nr. 2 FeV zeigt – zugleich an, dass es auch anders gelagerte Fälle geben kann, in denen eine nochmalige Fahrprüfung zu fordern ist. Eine Beschränkung der bei der Entscheidung hierüber verwertbaren Tatsachen hat der Verordnungsgeber weder im Normtext von § 24 FeV n. F. selbst vorgesehen, noch ist der Begründung der Änderungsverordnung zu entnehmen, dass eine Berücksichtigung des Zeitfaktors künftig ausgeschlossen sein solle. Eine solche Absicht kann dem Verordnungsgeber schon deshalb nicht unterstellt werden, weil auf der Hand liegt, dass eine über einen längeren Zeitraum fehlende Fahrpraxis – zumal vor dem Hintergrund technischer Neuerungen bei den eingesetzten Omnibussen und Lastkraftwagen und der an das Führen solcher Kraftfahrzeuge gegenüber dem Führen von Personenkraftwagen zu stellenden gesteigerten Anforderungen – i. S. von § 24 I 1 Nr. 2 FeV Zweifel an der fortbestehenden Befähigung zum sicheren Führen dieser Fahrzeuge entstehen lassen kann. Hinzu kommt, dass die Dauer fehlender Fahrpraxis in Fallkonstellationen der vorliegenden Art regelmäßig der einzige Anhaltspunkt für Zweifel an der Fahrbefähigung sein wird, nachdem der Betroffene im Straßenverkehr wegen des Fehlens der einschlägigen Fahrerlaubnis weder negativ beim Führen von Omnibussen und Lastkraftwagen auffallen noch umgekehrt das Fortbestehen seiner Befähigung unter Beweis stellen konnte.

Darin liegt keine Ungleichbehandlung im Verhältnis zu den Fällen einer Verlängerung der Fahrerlaubnis. Vielmehr ist es aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs sachlich geradezu geboten, danach zu differenzieren, wie lange der erstmalige Nachweis der klassenspezifischen Fahrbefähigung für Omnibusse oder Lastkraftwagen schon zurückliegt, wie lange – und ob regelmäßig oder nur sporadisch – der Betroffene von dieser Fahrerlaubnis Gebrauch gemacht hat und wie lange eine danach möglicherweise liegende Phase mangelnder Fahrpraxis

angedauert hat. Eine nochmalige Fahrprüfung muss nach § 24 I 1 Nr. 2 FeV bei Anhaltspunkten für einen Befähigungsmangel im Übrigen auch dann verlangt werden, wenn es sich um eine Verlängerung der bisherigen Fahrerlaubnis handelt; bei der Entscheidung hierüber sind ebenfalls die Zeiten vorhandener oder fehlender Fahrpraxis zu berücksichtigen.

Zu Recht stellt das BerGer. deshalb bei der Prüfung, ob i. S. von § 24 I 1 Nr. 2 FeV Tatsachen für die Annahme vorliegen, dass dem Antragsteller die Befähigung zum Führen von Omnibussen und Lastkraftwagen mittlerweile fehlt, nicht allein auf die seit dem Ablauf der Gültigkeit der alten Fahrerlaubnis bis zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung verstrichene Zeit ab, sondern bezieht auch den davorliegenden Zeitraum ein, in dem eine einschlägige Fahrpraxis des Bewerbers entweder ganz gefehlt hat oder doch nur sehr eingeschränkt vorhanden war. Einer über diese Regelung hinausgehenden gesetzlichen Grundlage für die Berücksichtigung solcher Zeiten bedarf es entgegen der Auffassung der Kl. nicht. Das Innehaben einer gültigen Fahrerlaubnis legt zwar in der Regel die Vermutung nahe, dass hiervon auch Gebrauch gemacht wurde und damit eine entsprechende Fahrpraxis vorhanden ist. Dieser Schluss ist aber keineswegs zwingend, wenn – wie hier – gegenteilige Erkenntnisse vorliegen. Dem Umstand, dass § 24 II FeV a.F. schematisch an den Ablauf der Geltungsdauer der alten Fahrerlaubnis angeknüpft hatte, kann nichts anderes entnommen werden, nachdem diese Regelung gerade geändert worden ist.

2. Das BerGer. entspricht in dem angegriffenen Urteil diesen rechtlichen Vorgaben, weil es eine Gesamtschau vornimmt und dabei vorrangig die Zeiten vorhandener oder fehlender Fahrpraxis berücksichtigt.

a) In Bezug auf die von der Kl. beantragte Fahrerlaubnis der Klassen D, DI, DE und DIE für das Führen von Omnibussen hat das BerGer. festgestellt, dass die Kl. nicht – wie das VG angenommen hatte – 24, sondern nur 20 Jahre im regulären Linienbusverkehr eingesetzt war. Es hat die damit verbundene langjährige Fahrpraxis der Kl. im Linienbusverkehr nicht außer Acht gelassen, sondern diesem Umstand mit Blick auf die danach liegenden rund zehn Jahre fehlender oder nur stark eingeschränkter Fahrpraxis im Busverkehr nur nicht das Gewicht eingeräumt, das die Kl. für geboten hält.

Diese Würdigung der maßgeblichen Umstände durch das Tatsachengericht ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Ein Verstoß gegen die Beweiswürdigungsgrundsätze, allgemeine Erfahrungssätze oder gar die Denkgesetze, der allein revisibel wäre, ist damit nicht verbunden. Auch den Umstand, dass – wie die Kl. geltend macht – in anderen Bundesländern eine nochmalige Fahrerlaubnisprüfung selbst dann nicht verlangt werde, wenn seit dem Ablauf der bisherigen Fahrerlaubnis noch erheblich mehr Zeit verstrichen sei als in ihrem Fall, kann sie der Bekl. und dem BerGer. nicht mit Erfolg entgegenhalten. Die Anwendung von § 24 I 1 Nr. 2 FeV setzt, wie gezeigt, eine Würdigung der gesamten Umstände des jeweiligen Einzelfalls voraus. Insoweit ist zum einen offen, inwieweit die Gesamtumstände der vermeintlichen Vergleichsfälle

tatsächlich deckungsgleich sind. Vor allem aber kann – abgesehen von weiteren Voraussetzungen – nur ein rechtmäßiges Verwaltungshandeln einen Anspruch auf Gleichbehandlung vermitteln. Blicke eine langjährig fehlende Fahrpraxis unberücksichtigt, wäre die Behördenentscheidung indes rechtswidrig. Soweit das BerGer. im Rahmen der Gesamtschau weitere Umstände heranzieht und im Hinblick auf die Befähigung der Kl. zum Führen von Omnibussen als nachrangig bewertet, handelt es sich um tatrichterliche Würdigungen, die unter Revisionsgesichtspunkten nicht zu beanstanden sind.

b) Hinsichtlich der beantragten Fahrerlaubnis für Lastkraftwagen (Klassen C und CE) hat das BerGer. festgestellt, dass die Kl. seit 1980 keine Lastkraftwagen mehr gefahren habe. Es liegt auf der Hand, dass ein derart langer Zeitraum fehlender Fahrpraxis schon für sich gesehen Zweifel am Fortbestand der Fahrbefähigung rechtfertigen kann.

Ersatzpflicht für Kosten- deckungszusage

Urteil des BGH v. 13.12.2011 – VI ZR 274/10 –

Befindet sich bei der Regulierung eines Verkehrsunfall Schadens der Haftpflichtversicherer des Schädigers mit der Ersatzleistung in Verzug, sind Rechtsanwaltskosten, die der Geschädigte im Zusammenhang mit der Einholung einer Deckungszusage seines Rechtsschutzversicherers verursacht hat, nur zu erstatten, soweit sie aus der Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren.

■ Aus den Gründen:

I. Das BerGer. hat ausgeführt: Hinsichtlich der Herbeiführung der Deckungszusage liege ein selbstständiger Auftrag der Kl. an ihren Rechtsanwalt vor, der zu einer besonderen Angelegenheit i. S. des § 15 I RVG führe.

Diese vorgerichtlichen Kosten zählten zu den ersatzpflichtigen Aufwendungen des Geschädigten, wenn sich der Schädiger bzw. sein Haftpflichtversicherer in Verzug befände, was hier der Fall gewesen sei. Da es im Streitfall um die Abrechnung von Mietwagenkosten nach Unfallersatztarifen gegangen sei, deren äußerst umstrittene Abrechnungsfragen und Berechnungsgrundlagen für einen juristischen Laien nicht überschaubar seien, seien die Rechtsanwaltskosten als zweckmäßige Kosten der Rechtsverfolgung anzusehen.

II. Die Revision ist begründet und führt zur Wiederherstellung des die Klage teilweise abweisenden Urteils des AG.

Allerdings werden zu der Frage, ob für die Herbeiführung der Deckungszusage des Rechtsschutzversicherers durch den Rechts-

anwalt des Geschädigten im Innenverhältnis Anwaltskosten entstehen und ob diese vom Schädiger bzw. seinem Haftpflichtversicherer im Außenverhältnis zu ersetzen sind, in Rechtsprechung und Literatur unterschiedliche Auffassungen vertreten.

I. Teilweise wird bereits auf das Innenverhältnis zwischen dem geschädigten Mandanten und seinem Rechtsanwalt abgestellt.

a) Insoweit wird nicht „dieselbe“, sondern eine besondere Angelegenheit i. S. des § 15 II 1 RVG überwiegend angenommen, sofern der Anwalt hinsichtlich der Einholung der Deckungszusage gesondert beauftragt wird (vgl. OLG Gelle, NJOZ 2011, 802 = Schaden-Praxis 2011, 265 [226]; LG Duisburg, zfs 2010, 520 = NZV 2011, 31 L; LG München I, zfs 2010, 521 = BeckRS 2008, 18099; LG Ulm, zfs 2010, 521 = BeckRS 2010, 24 860; LG Wuppertal, zfs 2010, 519 = BeckRS 2010, 16 788; N. Schneider, in: Schneider/Wolf, AnwaltKomm., RVG, 5. Aufl., § 15 Rdnr. 65; Winkler, in: Mayer/Kroiß, RVG, 4. Aufl., § 15 Rdnr. 56; Bierschenk, zfs 2011, 603; Hansens, RVGreport 2010, 241 [321, 323]; Lensing, AnwBl 2010, 688; Meinel, zfs 2010, 312 f.; Niehren, AnwBl 2011, 135; dahingestellt bei KG, AnwBl 2010, 445 [447] = BeckRS 2010, 08 968; ablehnend Tomson, VersR 2010, 1428).

b) Von anderen wird „dieselbe“ Angelegenheit i. S. des § 15 II 1 RVG bejaht (vgl. etwa OLG München, JurBüro 1993, 163; noch zu § 118 BRAGO; LG Koblenz, VersR 2010, 1331 [1332] = BeckRS 2010, 23 819; LG Schweinfurt, NJW-RR 2009, 1254 [1255]; AG Schwäbisch Hall, NZV 2011, 207; zweifelnd auch Geigel/Freyman, Der Haftpflichtprozess, 26. Aufl., Kap. 41 Rdnr. 30). Dies wird überwiegend damit begründet, die Einholung der Deckungszusage sei als Annex zur Hauptsache anzusehen und deshalb nicht gesondert zu vergüten. Die weit verbreitete Praxis kostenloser Deckungsanfragen soll wettbewerbsrechtlich nicht als unzulässige Gebührenunterschreitung verfolgbar sein (KG, AnwBl 2010, 445 [447 f.] = BeckRS 2010, 08 968).

c) Nach Ansicht des erkennenden Senats spricht viel dafür, dass das Vorliegen einer eigenen Angelegenheit zu verneinen ist, wenn sich – wie es das BerGer. für den Streitfall feststellt – die Tätigkeit des Rechtsanwalts in der Anforderung der Deckungszusage bei dem Rechtsschutzversicherer unter Beifügung eines Entwurfs der Klageschrift erschöpft und der Deckungsschutz umstandslos bewilligt wird. Denn die Annahme einer Angelegenheit im gebührenrechtlichen Sinne setzt nicht voraus, dass der Anwalt nur eine Prüfungsaufgabe zu erfüllen hat. Von einem einheitlichen Rahmen der anwaltlichen Tätigkeit kann vielmehr grundsätzlich auch dann noch gesprochen werden, wenn der Anwalt zur Wahrnehmung der Rechte des Geschädigten verschiedene, in ihren Voraussetzungen voneinander abweichende Anspruchsgrundlagen zu prüfen bzw. mehrere getrennte Prüfungsaufgaben zu erfüllen hat. Unter einer Angelegenheit im gebührenrechtlichen Sinne ist das gesamte Geschäft zu verstehen, das der Rechtsanwalt für den Auftraggeber besorgen soll. Ihr Inhalt bestimmt den Rahmen, innerhalb dessen der Rechtsanwalt tätig wird. Die Angelegenheit ist von dem Gegenstand der anwaltlichen Tätigkeit abzugrenzen, der das konkrete Recht oder Rechtsverhältnis bezeichnet, auf das sich die anwaltliche Tätigkeit

bezieht, so dass eine Angelegenheit mehrere Gegenstände umfassen kann (vgl. Senat, NJW-RR 2010, 428 = VersR 2009, 1269 Rdnrn. 23 ff.; NJW 2011, 3167 Rdnrn. 9 ff.).

d) Erwägenswert ist auch die Ansicht, nach der der Anwalt den Mandanten darüber zu belehren hat, dass für die Einholung der Deckungszusage eine besondere Gebühr entsteht, wenn er diese Leistung abrechnen will (dafür etwa OLG Celle, NJOZ 2011, 802 = Schaden-Praxis 2011, 265 [266]; LG Nürnberg-Fürth, Urt. v. 09.09.2010 – 8 O 1617/10, NZV 2012, 140 = BeckRS 2011, 12 523 Rdnrn. 37 f. m. Anm. von Schöller, jurisPR – Verkr 21/2010, Anm. 3; AG Brühl, AGS 2011, 361 = BeckRS 2010, 26 410; Meinel, zfs 2010, 312 [313]; Niehren, AnwBl 2011, 135; Schöller, jurisPR-Verkr 21/2010, Anm. 3; dagegen etwa Hansens, RVGreport 2010, 241 [243]; Lensing, AnwBl 2010, 688 [689]). Greift – wie dies im Streitfall möglicherweise der Fall ist – der Einwand des Geschädigten, nicht belehrt worden und daher in dem Gebührenanspruch freizustellen zu sein, gegenüber seinem Anwalt durch, so ist der Geschädigte schon im Innenverhältnis nicht zur Zahlung der in Rechnung gestellten Kosten verpflichtet mit der Folge, dass ein Erstattungsanspruch gegen den Schädiger nicht besteht (vgl. Senat, NJW-RR 2010, 428 Rdnr. 20).

e) Die aufgeworfenen Rechtsfragen müssen indes im vorliegenden Fall nicht abschließend beantwortet werden, da der geltend gemachte Anspruch jedenfalls aus den nachfolgend (unter 3) erörterten Gründen zu verneinen ist.

2. Von denjenigen, die einen Gebührenanspruch des Anwalts bejahen (oben 1 a) oder dahinstehen lassen (etwa BGH, NJW 2011, 1222 Rdnrn. 21 ff.; OLG Karlsruhe, Urt. v. 13.10.2011 – I U 105/11, BeckRS 2011, 24 980), wird ein Ersatzanspruch im Außenverhältnis mit unterschiedlichen Argumenten bejaht oder verneint.

a) Teilweise wird ein Anspruch ohne nähere Begründung bejaht (etwa OLG Köln, Beschl. v. 12.01.2011 – I-II U 209/10, BeckRS 2011, 02 984; LG Ulm, zfs 2010, 521 = BeckRS 2010, 24 860; LG Amberg, AGS 1993, 58), teilweise werden die Aufwendungen als erforderlich und zweckmäßig angesehen (etwa LG Duisburg, zfs 2010, 520 f. = NZV 2011, 31 L; LG Amberg, Urt. v. 19.02.2009 – 24 O 826/08, BeckRS 2009, 09 835 = NJW 2009, 2610 L; AG Hersbruck, AGS 2010, 257 = BeckRS 2010, 24 861; AG Karlsruhe, AGS 2009, 355 [356] = BeckRS 2010, 22 251). Einige Gerichte – wie hier das BerGer. – bejahen einen entsprechenden Anspruch jedenfalls bei Verzug des Haftpflichtversicherers (LG Berlin, Urt. v. 09.12.2009 – 42 O 162/09; LG Duisburg, NZV 2011, 31 L; AG Oberndorf, Urt. v. 12.11.2009 – 3 C 698/08, BeckRS 2011, 00 844; LG Nürnberg-Fürth, AGS 2010, 257 = BeckRS 2010, 08 409; AG Schwandorf, zfs 2010, 524 = BeckRS 2009, 26 760).

b) Verneint wird ein Ersatzanspruch unter zwei unterschiedlichen Gesichtspunkten.

aa) Teilweise wird darauf abgestellt, ob im konkreten Einzelfall die Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe bei der Einholung der Deckungszusage zur Wahrung und Durchsetzung

der Rechte unter den Umständen des Falls erforderlich und zweckmäßig ist (etwa BGH, NJW 2011, 1222 Rdnr. 23; LG Münster, VersR 2011, 411 = BeckRS 2010, 22 386 m. Anm. von Nugel, jurisPR-Verkr 8/2011, Anm. 3), was nach teilweise vertretener Ansicht nur äußerst selten der Fall sein soll (vgl. Geigel/Freyman, Kap. 41 Rdnr. 30; auch Meinel, S. 314 f.).

bb) Andere verneinen den Ersatzanspruch aus der grundsätzlichen Erwägung, dass Rechtsanwaltskosten für die Einholung einer Deckungszusage nicht vom Schutzzweck der Haftungsnormen erfasse seien (vgl. etwa KG, NJW-RR 2004, 1325 = VersR 2004, 1571 [1572]; OLG Celle, NJOZ 2011, 802; OLG Karlsruhe, Urt. v. 13.10.2011 – I U 105/11, NZV 2012, 139 = BeckRS 2011, 24 980 Rdnrn. 15 f.; LG Nürnberg-Fürth, Urt. v. 09.09.2010 – 8 O 1617/10, NZV 2012, 140 = BeckRS 2011, 12 523 mit zust. Anm. von Schöller, jurisPR-Verkr 21/2010, Anm. 3; Tomson, VersR 2010, 1428).

3. Nach Ansicht des erkennenden Senats ist hinsichtlich der Haftung im Außenverhältnis zu differenzieren.

a) Auf Schutzzweckerwägungen (oben 2b, bb) kann nicht abgestellt werden, soweit sich der auf Schadensersatz in Anspruch genommene Schädiger bzw. sein Haftpflichtversicherer in Verzug befindet. Dann kann sich der Anspruch aus §§ 280 I II, 286 BGB ergeben. Insoweit ist ohne Bedeutung, ob der Vermögensschaden, den der durch einen Verkehrsunfall Geschädigte infolge der Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe bei der Einholung der Deckungszusage erleidet, vom Schutzzweck des § 823 I BGB, § 7 I StVG erfasst wird. Kosten für die Einholung einer Deckungszusage der Rechtsschutzversicherung sind Rechtsverfolgungskosten, die unter dem Gesichtspunkt des Verzugsschadens ersetzt werden können (BGH, NJW 2011, 1222 Rdnr. 23).

Nach den Feststellungen des BerGer. befand sich der beklagte Haftpflichtversicherer bereits in Verzug mit dem Ersatz der verlangten Mietwagenkosten, als der Anwalt der Kl. mit der Vorbereitung der Klage und der Einholung der Deckungszusage für die damit verbundenen Kosten betraut wurde.

b) Allerdings hat der Schädiger auch unter dem Gesichtspunkt des Verzugsschadens nicht schlechthin alle durch das Schadensereignis adäquat verursachten Rechtsverfolgungskosten zu ersetzen, sondern nur solche, die aus der Sicht des Geschädigten zur Wahrnehmung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren (vgl. etwa Senatsurteile BGHZ 127, 348 [350 ff.] = NJW 1995, 446; BGH, NJW 2006, 1065 = VersR 2006, 521; BGH, NJW 2011, 1222 Rdnr. 23).

Dies ist hier nicht der Fall. Der Anwalt der Kl. hat bei seiner informatorischen Anhörung durch das BerGer. erklärt, er habe die Übernahme des Deckungsschutzes abklären sollen, habe dann die Rechtsschutzversicherung am 28.08.2009 mit einem Klageentwurf angeschrieben, woraufhin der Deckungsschutz am 14.09.2009 bewilligt worden sei. Das ist das übliche Verfahren, wenn der Deckungsschutz ohne weiteres gewährt werden kann (vgl. z.B. Tomson, VersR 2010, 1428 [1429]). Bei

einer solchen Sachlage ist aber die Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe für die Einholung der Deckungszusage nicht erforderlich; vielmehr ist es dem Geschädigten in der Regel zuzumuten, sie selbst anzufordern. Die Überlegungen des BerGer. zur Komplexität der Mietwagenfälle haben im Streitfall für die Anforderung der Deckungszusage ersichtlich keine Rolle gespielt. Die für den Rechtsschutzversicherer für die Gewährung von Deckungsschutz maßgeblichen Gesichtspunkte ergaben sich insoweit auch nicht aus der Anfrage, sondern aus dem Klageentwurf, dessen Fertigung bereits mit der Geschäftsgebühr bzw. der Verfahrensgebühr abgegolten ist. Dass die Kl. auf Grund bestimmter Umstände nicht in der Lage gewesen sein könnte, eine einfache Anfrage unter Beifügung des vom Anwalt gefertigten Klageentwurfs an den Versicherer zu senden, ist nicht ersichtlich.

4. Die Klage ist danach hinsichtlich der Kosten für die Einholung der Deckungszusage unbegründet. Da keine weiteren Feststellungen zu treffen sind, weist der Senat die Berufung gegen das die Klage hinsichtlich der Kosten für die Deckungszusage abweisende Urteil des AG unter Aufhebung des Berufungsurteils zurück (§ 563 III ZPO).

Rechtsdienstleistung eines Mietwagenunternehmens

Urteil des BGH v. 31.01.2012 – VI ZR 143/11 –

1. Die Einziehung einer an ein Mietwagenunternehmen abgetretenen Schadensersatzforderung des Geschädigten auf Erstattung von Mietwagenkosten ist gem. § 5 I 1 RDG grundsätzlich erlaubt, wenn allein die Höhe der Mietwagenkosten streitig ist.

2. Etwas anderes gilt, wenn die Haftung dem Grunde nach oder die Haftungsquote streitig ist oder Schäden geltend gemacht werden, die in keinem Zusammenhang mit der Haupttätigkeit stehen.

■ Aus den Gründen:

I. Das BerGer. hat die Aktivlegitimation der Kl. verneint, weil die Abtretung gem. § 134 BGB wegen eines Verstoßes gegen §§ 1, 2, 3 und 5 RDG unwirksam sei. Die Abtretung sei auf eine Tätigkeit der Kl. gerichtet, die eine Rechtsdienstleistung i. S. von § 2 I RDG darstelle. Für die Erbringung einer fremden Angelegenheit spreche, dass die Forderung lediglich erfüllungshalber abgetreten worden sei. Es sei schon in der Abtretungserklärung angelegt gewesen, dass sich die Kl. primär an den Schädiger halten sollen, wodurch der geschädigten Kundin Rechtsangelegenheiten abgenommen worden seien. Eine Nebenleistung i. S. des § 5 I RDG liege nicht vor. Die Befassung mit höchst streitigen Einzelfragen des Schadensersatzrechts

gehöre nicht zum Berufs- und Tätigkeitsbild eines Autovermieters, der die damit in Zusammenhang stehenden Rechtsfragen regelmäßig nicht selbst beurteilen könne.

II. Die Beurteilung des BerGer. hält revisionsrechtlicher Überprüfung nicht stand. Die Abtretung ist nicht nach § 134 BGB wegen eines Verstoßes gegen §§ 1, 2, 3 und 5 RDG nichtig. Die von der Kl. auf Grund der Abtretungsvereinbarung ausgeübte Tätigkeit ist jedenfalls gem. § 5 I RDG erlaubt.

i. Es kann offen bleiben, ob es sich bei der Einziehung der an die Kl. erfüllungshalber abgetretenen Schadensersatzforderung der Geschädigten – wie vom BerGer. angenommen – um eine Rechtsdienstleistung i. S. des § 2 I RDG handelt oder – wie die Revision meint – eine eigene Rechtsangelegenheit der Kl. vorliegt. Auch wenn man vom Vorliegen einer Rechtsdienstleistung ausgeht, ist diese jedenfalls nach § 5 I 1 RDG erlaubt. Nach dieser Vorschrift sind Rechtsdienstleistungen im Zusammenhang mit einer anderen Tätigkeit erlaubt, wenn sie als Nebenleistung zum Berufs- oder Tätigkeitsbild des Handelnden gehören. Ob eine Nebenleistung vorliegt, ist nach ihrem Inhalt, Umfang und sachlichen Zusammenhang mit der Haupttätigkeit unter Berücksichtigung der Rechtskenntnisse zu beurteilen, die für die Haupttätigkeit erforderlich sind (§ 5 I 2 RDG). Danach sind im Streitfall die Voraussetzungen des § 5 I 1 RDG erfüllt.

a) Die Frage, ob die Einziehung erfüllungshalber abgetretener Schadensersatzforderungen von Kunden zum Berufs- oder Tätigkeitsbild des Autovermieters gehört, wird in Rechtsprechung und Schrifttum unterschiedlich beurteilt. Nach der auch vom BerGer. vertretenen Auffassung besteht das Berufs- oder Tätigkeitsbild eines Mietwagenunternehmens in der Vermietung von Kraftfahrzeugen und beinhaltet schon mangels ausreichender Rechtskenntnisse des durchschnittlichen Autovermieters nicht die Befassung mit komplexen Rechtsfragen des Schadensersatzrechts (vgl. LG Stuttgart, NZV 2011, 131 [132]; LG Arnsberg, Urte. v. 16.02.2011 – 5 S 82/10, BeckRS 2011, 08 861; LG Konstanz, NJOZ 2011, 1676 [1679 f.]; AG Frankfurt a.M., SP 2009, 114; AG Frankfurt a. M., Urte. v. 03.03.2011 – 29 C 74/11-46; AG Dortmund, SP 2010, 369; AG Stuttgart, Urte. v. 29.07.2010 – 44 C 198/10, BeckRS 2010, 18 916; AG Mannheim, NJW-RR 2011, 323; AG Düsseldorf, SP 2011, 193; Römermann, NJW 2011, 3061 [3063]). Eine andere Auffassung verweist darauf, dass die Einziehung abgetretener Kundenforderungen zu den üblichen Nebenleistungen von Mietwagenunternehmen gehöre und es durchaus in einem sachlichen Zusammenhang zu der Vermietungstätigkeit stehe, wenn der Autovermieter die Berechtigung der abgerechneten Mietwagenkosten der gegnerischen Versicherung gegenüber nachweise; eine vertiefte rechtliche Prüfung sei hierbei nicht anzustellen (vgl. etwa OLG Stuttgart, NZV 2011, 556 [557]; LG Darmstadt, Urte. v. 02.06.2010 – 25 S 230/09, BeckRS 2011, 15 284; LG Köln, NJW 2011, 1457; LG Köln, Urte. v. 04.05.2011 – 9 S 334/10, BeckRS 2011, 16 011; LG Frankenthal, Urte. v. 12.01.2011 – 2 S 163/10, BeckRS 2011, 08 867; LG Stuttgart, Urte. v. 13.01.2011 – 26 O 359/09; LG Aachen, Urte. v. 27.01.2011 – 12 O 425/10; LG Düsseldorf, MRW 3-2011, 13 [14]; AG Waiblingen, Urte. v. 05.11.2010 – 8 C 1039/10,

BeckRS 2010, 27 909; AG Düsseldorf, Urt. v. 25.02.2011 – 30 C 5629/10, BeckRS 2011, 11 157; AG Crailsheim, Urt. v. 26.04.2011 – 3 C 582/10, ADAJUR Dok. Nr. 93 159; Eggert, Verkehrsrecht aktuell 2010, 168 [170]; Eversloh, Das neue RDG, 2008, S. 46 f.; Weth, in: Henssler/Prütting, Bundesrechtsanwaltsordnung, 3. Aufl., § 5 RDG Rdnr. 23; Kleine-Cosack, RDG, 2. Aufl., § 5 Rdnr. 65; Kleine-Cosack, DS 2009, 179 [183 f.]; Otting, Rechtsdienstleistungen, 2008, Rdnr. 256; MRW 2-2010, 2 [3]; SVR 2011, 8 [10 f.]). Einschränkend sieht eine dritte Meinung die Forderungseinziehung durch Mietwagenunternehmen nur dann als erlaubte Nebenleistung an, wenn allein die Höhe der Mietwagenkosten im Streit steht, wegen der darüber hinausgehenden Komplexität der Rechtslage hingegen nicht, wenn die Haftung dem Grunde nach bzw. die Haftungsquote streitig ist oder Schäden geltend gemacht werden, die in keinem Zusammenhang mit der Haupttätigkeit stehen, wie z.B. Schmerzensgeldansprüche (vgl. LG Stuttgart, Urt. v. 13.01.2011 – 26 O 359/09; H. Dreyer/T. Müller, in: Dreyer/Lamm/Müller, RDG [2009] § 5 Rdnr. 38; Finzel, Komm-RDG, 2008 § 5 Rdnrn. 6 f.; Krenzler/Krenzler, RDG, 2010, § 5 Rdnrn. 70 f.; Unselde/Degen, RDG, 2009, § 5 Rdnrn. 37 f.; Buschbell/Buschbell, MAH StraßenverkehrsR, 3. Aufl., § 38 Rdnrn. 15 f.; Franz, in: 44. VGT 2006, 197 [201]; Das neue RDG, 2008, S. 26; Sabel, in: Kilian/Sabel/vom Stein, Das neue Rechtsdienstleistungsrecht [2008] § 7 Rdnrn. 232 ff.; Säbel, NZV 2006, 6 [10f.]; Henssler/Deckenbrock, DB 2008, 41 [43]; Richter, NJW-RR 2011, 323 = SVR 2011, 70).

b) Die letztgenannte Auffassung ist richtig und führt im Streitfall dazu, dass eine erlaubte Tätigkeit der Kl. vorliegt. Dies entspricht dem im Gesetzgebungsverfahren zum Ausdruck gekommenen Willen des Gesetzgebers und den Interessen der Beteiligten.

aa) Nach der früheren Rechtslage war eine rechtsberatende Tätigkeit gem. Art. 1 § 5 Nr. 1 RBERG zulässig, wenn kaufmännische oder sonstige gewerbliche Unternehmer für ihre Kunden rechtliche Angelegenheiten erledigten, die mit einem Geschäft ihres Gewerbebetriebs in unmittelbarem Zusammenhang standen. Zu dieser Vorschrift hat der Senat entschieden, dass ihre Voraussetzungen bei einem gewerblichen Kraftfahrzeugvermieter nicht vorliegen, weil es seine Berufstätigkeit nicht erfordert, sich geschäftsmäßig mit der Regulierung von Schadensfällen seiner Kunden zu befassen, und deshalb kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Hauptberuf gegeben ist (BGHZ 47, 364 [368] = NJW 1967, 1759 und NJW-RR 1994, 1081 = VersR 1994, 950 [952]). Bereits im Senatsurteil vom 26.04.1994 (NJW-RR 1994, 1081 = VersR 1994, 950 [952]) hat der Senat allerdings darauf hingewiesen, dass ein solches Vorgehen branchenüblich geworden sei und von den Kfz-Vermietern sogar erwartet werde, dass sie unmittelbar mit dem Haftpflicht-Versicherer des Schädigers abrechneten und ihm gegenüber die Ansprüche des Geschädigten verfolgten und durchsetzten. Für die Einschaltung des Kfz-Vermieters in die Verfolgung und Durchsetzung der Schadensersatzansprüche eines durch einen Verkehrsunfall Geschädigten gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Schädigers spreche ein starkes praktisches Bedürfnis. Die Bindung des Richters an das Gesetz lasse es aber nicht zu, diesem Bedürfnis durch eine die

gesetzgeberische Regelung „überholende“ richterliche Gesetzesauslegung Rechnung zu tragen. Es müsse vielmehr dem Gesetzgeber überlassen bleiben, die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung zu überprüfen und gegebenenfalls das Gesetz zu ändern.

bb) Der Gesetzgeber hat diese Erwägungen in § 5 RDG aufgegriffen, der als zentrale Erlaubnisnorm für alle wirtschaftlich tätigen Unternehmen den verfassungsrechtlichen Vorgaben entsprechend den Weg für eine neue, weitere Auslegung der zulässigen Nebentätigkeit durch die Rechtsprechung eröffnen sollte. Zwar sind auch nach jetzt geltendem Recht Rechtsdienstleistungen nur erlaubt, wenn es sich um eine Nebenleistung handelt und diese zum Berufs- und Tätigkeitsbild des Unternehmens gehört (§ 5 I 1 RDG). Im Vordergrund muss also die allgemeine, nicht rechtliche Dienstleistung stehen; die Rechtsdienstleistung darf nicht ein solches Gewicht haben, dass für sie die volle Kompetenz eines Rechtsanwalts oder die besondere Sachkunde einer registrierten Person (vgl. §§ 10 ff. RDG) erforderlich ist. Anders als nach Art. 1 § 5 RBERG erfordert die Zulässigkeit rechtsdienstleistender Nebenleistungen nach § 5 I RDG aber nicht mehr einen unmittelbaren, unlösbaren Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit, sondern setzt lediglich voraus, dass die Rechtsdienstleistungen zu der jeweiligen Haupttätigkeit gehören. Entscheidend ist, ob ein sachlicher Zusammenhang zwischen Haupt- und Nebenleistung besteht (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsberatungsrechts, BR-Dr 623/06, S. 106 ff. = BT-Dr 16/3655, S. 51 ff.).

cc) Nach diesen Grundsätzen soll nach dem Entwurf zum Rechtsdienstleistungsgesetz die Einziehung von Kundenforderungen, die einem Unternehmer, Arzt oder einer Werkstatt erfüllungshalber abgetreten wurden, grundsätzlich erlaubt sein, auch wenn sie eine rechtliche Prüfung erfordert, weil die Rechtsdienstleistung – die Einziehung der eigenen Vergütungsansprüche gegenüber einem Dritten – besonders eng mit der eigentlichen, den Vergütungsanspruch auslösenden Haupttätigkeit verbunden ist. Als ein Anwendungsfall der als Nebenleistung zulässigen Inkassotätigkeit wird der Bereich der Unfallschadenregulierung, etwa bei der Geltendmachung von Mietwagenkosten, genannt, wobei häufig Streit über die Höhe der Mietwagenrechnung entstehe, insbesondere bei Zugrundelegung eines sogenannten Unfallsatztarifs. Gerade die in einem Streitfall erforderliche Rechtfertigung der eigenen Leistung durch den Unternehmer belege die in § 5 I RDG geforderte Zugehörigkeit zu dessen eigentlicher Hauptleistung. Soweit die Rechtsprechung unter Geltung des Art. 1 § 5 RBERG ganz überwiegend daran festhalte, dass die Einziehung abgetretener Kundenforderungen durch den gewerblichen Unternehmer nur dann zulässig sei, wenn es diesem wesentlich darum gehe, die ihm durch die Abtretung eingeräumte Sicherheit zu verwirklichen, solle dies künftig nicht mehr gelten (BR-Dr 623/06, S. 110 = BT-Dr 16/3655, S. 53).

Allerdings hat der Regierungsentwurf hinsichtlich der Einziehung von Kundenforderungen durch Autovermieter danach differenziert, ob die betroffene Forderung dem Grunde oder

lediglich der Höhe nach im Streit steht. Die Regulierung dem Grunde nach streitiger Schadensfälle soll keine nach § 5 I RDG zulässige Nebenleistung der Vermietung eines Kraftfahrzeugs sein, weil die Klärung der Verschuldensfrage für den Unfallgeschädigten von essentieller Bedeutung sei. Zudem gehöre die rechtliche Beurteilung von Verkehrsunfällen nicht zum Berufsbild des Mietwagenunternehmers, so dass es auch an dem erforderlichen Zusammenhang mit der eigentlichen Hauptleistung fehle. Soweit ein Mietwagen-Unternehmen dem Unfallgeschädigten dagegen bei unstrittigem Haftungsgrund Hinweise zur Erstattungsfähigkeit der durch seine Beauftragung entstandenen Kosten erteile, soll die rechtliche Beratung des Unfallgeschädigten nach § 5 I RDG zulässig sein (BR-Dr 623/06, S. 96 = BT-Dr 16/3655, S. 47).

dd) Diese Erwägungen sind bei der Auslegung der Norm zu berücksichtigen. Sie finden Niederschlag im Wortlaut des § 5 I RDG. Eine andere Bewertung ist entgegen der Auffassung des BerGer. nicht deshalb geboten, weil der im Regierungsentwurf des § 5 I RDG nach den Worten „zum Berufs- oder Tätigkeitsbild“ enthaltene Satzteil „oder zur vollständigen Erfüllung der mit der Haupttätigkeit verbundenen gesetzlichen oder vertraglichen Pflichten“ im Gesetzgebungsverfahren auf Empfehlung des Rechtsausschusses gestrichen worden ist. Nach der Begründung der Beschlussempfehlung diene diese Änderung lediglich dazu, den Nebenleistungstatbestand zu straffen und möglicherweise unklare Tatbestandselemente zu vermeiden. Durch die Streichung der entbehrlichen Tatbestandselemente werde eine ausufernde Auslegung der Vorschrift, wonach rechtsdienstleistende Nebenpflichten von den Vertragsparteien willkürlich und ohne Zusammenhang mit der eigentlichen Haupttätigkeit vereinbart werden könnten, ausgeschlossen (BT-Dr 16/6634, S. 51). Durch die Änderung des Gesetzeswortlauts sind demnach nicht – wie das BerGer. meint – die Anforderungen an erlaubnisfreie Rechtsdienstleistungen verschärft worden, sondern es sollte lediglich verhindert werden, dass die gesetzliche Erlaubnispflicht disponibel wird, indem die Möglichkeit besteht, eine an sich erlaubnispflichtige Rechtsdienstleistung als – dann erlaubnisfreie – Nebenleistung zu vereinbaren (vgl. Henssler/Deckenbrock, DB 2008, 41 [43]; Otting, MRW 1-2011, 3 f.).

ee) Nachdem im Streitfall die Haftung der Bekl. dem Grunde nach von Anfang an unstrittig war und die Bekl. die Mietwagenrechnung nach Übersendung einer Kopie der Rechnung durch die Kl. teilweise erstattete und die geltend gemachte Forderung allein ihrer Höhe wegen angreift, liegt eine Fallgestaltung vor, in welcher der Forderungseinzug durch das Mietwagenunternehmen als Nebenleistung zum Berufs- oder Tätigkeitsbild der Kl. gehört und auch bei Annahme einer Rechtsdienstleistung i. S. des § 2 I RDG jedenfalls gem. § 5 I RDG grundsätzlich erlaubt ist. Dies entspricht auch den Interessen der Bet. Die an der Anmietung eines Unfallersatzfahrzeugs interessierten Unfallgeschädigten gehen für den Vermieter erkennbar davon aus, dass die Mietwagenkosten von dem gegnerischen Haftpflichtversicherer, der ihnen gegenüber dem Grunde nach zu deren Übernahme verpflichtet ist, erstattet werden und sie mit der Schadensregulierung in

keinem größeren Umfang behelligt werden als unbedingt notwendig (vgl. BGH, NJW-RR 2009, 1101 = VersR 2009, 1243 Rdnr. 14; OLG Stuttgart, NZV 2011, 556 [557]). Demzufolge sind Direktabrechnungen von Autovermietern mit dem gegnerischen Haftpflichtversicherer weit verbreitet (BGH, NJW-RR 1994, 1081; OLG Stuttgart, NZV 2011, 556 [557]; Otting, SVR 2011, 8 [10]). Damit liegt es auch im Interesse des Vermieters, seine Tarife so zu gestalten, dass sie einerseits dem eigenen Gewinnmaximierungsinteresse entsprechen, andererseits in der Abrechnung mit dem Haftpflichtversicherer durchgesetzt werden können. Dieses Interesse wird dadurch verstärkt, dass bei Anmietung eines Ersatzfahrzeugs nach einem Unfall eine Aufklärungspflicht des Vermieters über mögliche Regulierungsschwierigkeiten mit dem gegnerischen Haftpflichtversicherer bestehen kann und dem Vermieter bei Verletzung der Aufklärungspflicht gegenüber dem Geschädigten unter Umständen nur der Betrag zusteht, der in einem Rechtsstreit mit dem Haftpflichtversicherer als nach § 249 II BGB erforderlich angesehen wird (vgl. BGH, NJW-RR 2009, 1101 = VersR 2009, 1243 Rdnrn. 13 ff. m. w. Nachw.).

Schon im Hinblick darauf muss sich der Autovermieter – auch rechtliche – Kenntnisse hinsichtlich der Erstattungsfähigkeit von Rechnungen aneignen, wenn es sich um die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs nach einem Unfall handelt. Es ist – auch im Streitfall – nicht ersichtlich, dass sich dann bei der nach einer Abtretung erfolgten Geltendmachung einer dem Grunde nach unstrittigen Forderung regelmäßig komplexe juristische Fragen stellen, die darüber hinausgehende Rechtskenntnisse erforderten. Die Höhe des Mietpreises ist nach § 287 ZPO von dem insoweit besonders frei gestellten Patrichter zu schätzen, der dabei auf regelmäßig zu Grunde gelegte Listen oder Tabellen zurückgreifen kann (vgl. Senat, NJW 2011, 1947 = VersR 2011, 769 Rdnrn. 16 ff. m. w. Nachw.).

Entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung ist die Einziehung der Forderung auch nicht nach § 4 RDG unzulässig. Nach § 4 RDG dürfen Rechtsdienstleistungen, die unmittelbaren Einfluss auf die Erfüllung einer anderen Leistungspflicht haben können, nicht erbracht werden, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Erbringung der Rechtsdienstleistung gefährdet wird. Eine solche Gefährdung besteht bei der hier vorliegenden Einziehung einer Forderung nicht (vgl. Otting, SVR 2011, 8 [12]).

2. Entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung ist die Abtretung auch nicht aus anderen Gründen unwirksam. Eine Abtretung ist nur wirksam, wenn die Forderung, die Gegenstand der Abtretung ist, bestimmt oder wenigstens bestimmbar ist (vgl. BGH, NJW 2011, 1947 = VersR 2011, 1008 Rdnr. 6 m. w. Nachw.). Dies ist der Fall, weil nur die Schadensersatzansprüche auf Erstattung der Mietwagenkosten nach dem konkret benannten Schadensereignis abgetreten wurden und für die Kl. auch hinreichend deutlich ist, unter welchen Umständen sie durch die Abtretung nicht von einer Verpflichtung zur Zahlung befreit wird. Eine Bezifferung des Schadensersatzanspruchs war im Zeitpunkt der Abtretungserklärung weder möglich noch erforderlich. Die – nach § 5 I RDG erlaubte – Geschäftspraxis

der Kl. weicht auch nicht von wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung ab (§ 307 II Nr. 1 BGB).

3. Da die Abtretung mithin wirksam ist, ist das Berufungsurteil aufzuheben (§ 562 I ZPO). Die Sache ist an das BerGer. zurückzuverweisen, weil es – nach seiner rechtlichen Bewertung folgerichtig – keine Feststellungen zur von der Bekl. bestrittenen Anspruchshöhe getroffen hat (§ 563 I ZPO).

Entschädigung für Ausfallzeit

Urteil des OLG Düsseldorf v. 08.11.2011 – I-1 U 14/11 –

Zur Verpflichtung des Geschädigten gem. § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB, bei fehlenden Mitteln zur Finanzierung der Schadensbeseitigung die gegnerische Versicherung zu warnen und Gelegenheit zur Zahlung eines Vorschusses zu geben.

■ Aus den Gründen:

Die Berufung ist zulässig und begründet. Dem Kl. stehen entgegen der Auffassung des LG die geltend gemachten Freistellungsansprüche wegen der entstandenen Mietwagenkosten weder gem. §§ 7 Abs. 1, 17 StVG, § 823 Abs. 1, 2 BGB i.V.m. §§ 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG noch aus einem anderen Rechtsgrund zu.

Zwar haften der Bekl. zu 1. als Halter und die Bekl. zu 2. als dessen Versicherer für sämtliche Folgen aus dem Unfallereignis vom 17.08.2010. Jedoch sind die Bekl. nicht verpflichtet, Mietwagenkosten für einen längeren Zeitraum als 19 Tage seit dem Unfallereignis zu erstatten. Der Kl. war als Geschädigter auf Grund seiner Schadensminderungspflicht gem. § 254 Abs. 2 BGB gehalten, unverzüglich einen Reparaturauftrag zu erteilen oder zügig eine Ersatzbeschaffung zu veranlassen. Soweit ihm dies aus finanziellen Gründen nicht möglich war, hätte er die Bekl. hierauf ausdrücklich hinweisen und ihnen damit die Gelegenheit geben müssen, durch eine Vorschusszahlung weitere Mietwagenkosten zu vermeiden. Dies hat der Kl. jedoch nicht getan.

1. Dem Kl. steht zur erforderlichen Schadensbeseitigung gem. § 249 Abs. 2 BGB ein Freistellungsanspruch wegen der Mietwagenkosten weder als Inhalt der Reparaturkosten noch als Bestandteil der Schadensabrechnung auf Neuwagenbasis zu.

a. Da der Kl. keine Schadensabrechnung auf Neuwagenbasis verlangen kann, steht ihm als Inhalt dieses Schadens auch kein Anspruch auf Ersatz der geltend gemachten Mietwagenkosten zu. Zwar mag dem Kl. auf Grund des Unfallereignisses zunächst dem Grunde nach ein Anspruch zugestanden haben, den Schaden auf Neuwagenbasis abzurechnen. Hierfür spricht, dass das beschädigte Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt erst seit 14 Tagen zugelassen war, eine km-Laufleistung von

1.895 aufwies und die Beschädigung der A-Säule jedenfalls kein unerheblicher Schaden gewesen ist. Voraussetzung für den Anspruch ist jedoch weiter, dass der Geschädigte ein fabrikneues Ersatzfahrzeug tatsächlich anschafft. Eine fiktive Abrechnung auf Neuwagenbasis ist unzulässig (BGH Urteil vom 09.06.2009 DAR 2009, 452 m. Anm. Ernst).

Der Kl. ist jedoch in keiner Weise in die Ersatzbeschaffung eingetreten und hat kein Ersatzfahrzeug bestellt oder sonst erworben. Er trägt noch nicht einmal vor, wie lange eine Ersatzbeschaffung gedauert hätte. So hätte der für eine Ersatzbeschaffung erforderliche Zeitraum bis zur Auslieferung des Fahrzeugs zwar die Grundlage für einen Ersatz von Mietwagenkosten bilden können. Denn der bei einem Verkehrsunfall Geschädigte hat für die Dauer der Wiederbeschaffung eines dem beschädigten Pkw entsprechenden gleichwertigen Fahrzeugs grundsätzlich einen Anspruch auf Nutzung einer vergleichbaren Sache (vgl. nur BGHZ 56, 214 = DAR 1971, 211). Dieses setzt jedoch bei einer Abrechnung auf Neuwagenbasis voraus, dass der Geschädigte die Ersatzbeschaffung tatsächlich veranlasst. Eine fiktive Abrechnung des Schadens auf Neuwagenbasis – d.h. ohne die reale Durchführung der Ersatzbeschaffung – ist nicht zulässig (vgl. BGH Urteil vom 09.06.2009 DAR 2009, 452 m. Anm. Ernst). Denn die Zubilligung der Abrechnung auf Neuwagenbasis, die für den Schädiger einen höheren Aufwand bei der Schadensbeseitigung mit sich bringt, ist nur gerechtfertigt, wenn der Geschädigte sein besonderes Interesse an der Nutzung eines Neufahrzeugs durch eine vorgenommene Ersatzbeschaffung nachweist (BGH a.a.O.)

b. Aber auch unter dem Gesichtspunkt des für die Wiederherstellung erforderlichen Reparaturbetrages sind die entstandenen Mietwagenkosten nicht erstattungsfähig. Der Geschädigte kann zwar auch unter diesem Gesichtspunkt die fehlende Nutzungsmöglichkeit eines beschädigten Fahrzeuges durch die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges kompensieren. In diesem Fall hat der Schädiger nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB die durch die Anmietung entstandenen Kosten zu ersetzen, soweit sie erforderlich gewesen sind; sie sind damit Bestandteil des erforderlichen Herstellungsaufwands (BGH Urteil vom 07.05.1996 DAR 1996, 314 m.w.N.). Der insoweit maßgebliche Zeitraum erfasst ab dem Unfallzeitpunkt die Zeitspanne bis zum Vorliegen eines Schadensgutachtens, je nach den Umständen eine Überlegungszeit sowie die Reparaturdauer. Das seitens des Kl. vorgelegte Schadensgutachten vom 24.08.2009 sieht eine Reparaturzeit von fünf Arbeitstagen vor. Addiert man hierzu – trotz des dem Gutachten zufolge bereits erteilten Reparaturauftrags – die Zeit ab dem Unfall am 17.08.2009 sowie noch eine Überlegungszeit von ein bis zwei Tagen, war der ursprüngliche Zustand des Fahrzeugs jedenfalls bis zum 05.09.2009 herzustellen. Für einen Zeitraum von 19 Tagen und damit bis zum 05.09.2009 hat die Bekl. zu 2. die Mietwagenkosten erstattet.

c. Soweit der Kl. einwendet, er habe die erforderlichen finanziellen Mittel für eine Ersatzbeschaffung oder eine Reparatur nicht besessen, hätte er die Bekl. hierauf hinweisen müssen. Dies hat er nicht getan. Zwar ist ein Geschädigter grundsätz-

lich nicht verpflichtet, den Schaden zunächst aus eigenen Mitteln zu beseitigen oder sich die finanziellen Mittel hierfür anderweitig zu besorgen. Es ist – wie das LG und der Kl. prinzipiell zutreffend ausführen – grundsätzlich Sache des Schädigers, die vom Geschädigten zu veranlassende Schadensbeseitigung zu finanzieren. Der Schädiger kann damit die Nachteile zu ersetzen haben, die mangels einer sofortigen Ersatzleistung zusätzlich entstanden sind (Senat, Urteil vom 29.10.2001, AZ: 1 U 211/00 mit Hinweis auf BGH Urteil vom 26.05.1988 NJW 1989, 290, 291 und weiteren Nachweisen). Es ist das Risiko des Schädigers, wenn er auf einen Geschädigten trifft, der finanziell nicht in der Lage ist, die zur Ersatzbeschaffung notwendigen Mittel vorzustrecken, und sich hierdurch der Zeitraum des Nutzungsausfalls und der Umfang der damit einhergehenden Schäden vergrößert.

Andererseits trifft in diesem Zusammenhang auch den Geschädigten die in § 254 Abs. 2 BGB enthaltene Obliegenheit, den Schaden im Rahmen des Zumutbaren gering zu halten (BGH Urteil vom 24.06.1986 DAR 1986, 356; Senat Urteil vom 29.06.2010, 1-1 U 240/09; Urteil vom 22.01.2007, 1-1 U 151/06 mit Hinweis auf Urteil vom 29.10.2001, 1 U 211/00 und weiteren Nachweisen). So kann der Geschädigte für die Überbrückung der Ausfallzeit seines beschädigten Wagens durch die Anmietung eines Ersatzwagens nur den Betrag ersetzt verlangen, den ein wirtschaftlich und vernünftig denkender Mensch in seiner Lage aufgewendet hätte. Begrenzt wird diese Pflicht durch die Zumutbarkeit für den Geschädigten im Einzelfall (BGH a.a.O.). Folge dieser Obliegenheit ist die in § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB ausdrücklich genannte Warnpflicht des Geschädigten, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen. Hieraus erwächst die Obliegenheit des Geschädigten, den Anspruchsgegner auf fehlende Finanzmittel zur Schadensbeseitigung hinzuweisen und ihm die Möglichkeit zur Verringerung der Kostengefahr durch Zahlung eines Vorschusses zu geben (OLG Frankfurt Urteil vom 27.06.1984 DAR 1984, 318; Hentschel/König, a.a.O., § 12 StVG Rdn. 32). Einen solchen Warnhinweis hat der Kl. der Bekl. jedoch nicht erteilt. Der vorprozessuale Schriftverkehr lässt einen Rückschluss auf finanzielle Schwierigkeit als Grund für eine unterlassene Schadensbeseitigung nicht zu. In keinem Schreiben des Kl. oder seiner anwaltlichen Vertreter – vom 31.08.2009, 04.09.2009, 14.10.2009, 29.10.2009, 01.12.2009 – beruft er sich auf fehlende Mittel für eine Neuananschaffung oder auch nur für eine Reparatur. Zwar weist er in den anwaltlichen Schreiben vom 14.10.2009 sowie 29.10.2009 sowie – wenn auch bestritten – in Telefonaten darauf hin, dass laufend Mietwagenkosten entstünden. Jedoch lässt dieser Hinweis nicht den Schluss zu, dass ihm die Liquidität für eine Reparatur oder Ersatzbeschaffung gefehlt hätte. Dieses musste die Bekl. zu 2 auch nicht hinterfragen. Denn es verbleibt nach den vorstehenden Ausführungen im Risikobereich des Kl., wenn er die Schadensbeseitigung hinausschiebt.

Der Warnhinweis verbunden mit der Bitte um Vorschuss war auch nicht deswegen entbehrlich, weil dieses vorn herein aussichtslos gewesen wäre. So kann eine Warnung nur erwartet werden, wenn nicht feststeht, dass der Schädiger sie ohnehin

missachtet hätte (BGH Urteil vom 26.05.1988 NJW 1989, 290). Es sind jedoch keine konkreten Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass die Bekl. zu 2. unter den gegebenen Umständen keinen Vorschuss gezahlt hätte. Denn die Bekl. zu 2. stellte insbesondere mit dem Schreiben vom 10.09.2009, in dem sie die Gegenüberstellung der Fahrzeuge fordert, ihre Haftung für die Folgen des Verkehrsunfalls nicht grundsätzlich in Frage. Vielmehr wollte sie den Schadenshergang auf Grund der widersprüchlichen Schadensmeldungen nachvollziehbarerweise weiter aufklären. Damit erscheint nicht von vornherein als aussichtslos, dass die Bekl. zu 2. einem Vorschussverlangen des Kl. nachgekommen wäre. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kann zugleich dahingestellt bleiben, ob der Kl. verpflichtet gewesen wäre, zur schnellen Schadensbehebung auf seine Kaskoversicherung zurückzugreifen oder eine Notreparatur des beschädigten Fahrzeugs durchzuführen.

d. Insbesondere kann der Kl. auch nicht unter dem Gesichtspunkt Freistellung von den Mietwagenkosten verlangen, dass die Bekl. zu 2. erst am 26.11.2009 ihre Einstandspflicht für das Unfallereignis dem Grunde nach erklärte. Der Geschädigte darf mit der Erteilung des Reparaturauftrages oder der Ersatzbeschaffung nicht bis zur Übernahmebestätigung durch den Haftpflichtversicherer warten (Hentschel/König, a.a.O., § 12 StVG Rdn. 37 m.w.N.). Denn das Risiko, dem Geschädigten überhaupt zum Ersatz verpflichtet zu sein, trägt der Schädiger, während es umgekehrt zu Lasten des Geschädigten geht, wenn ein anfänglicher Streit über den Haftungsgrund später zu seinen Ungunsten geklärt wird (BGH Urteil vom 26.05.1988 a.a.O.). Daher darf der Geschädigte die Entscheidung über die Beseitigung der Schäden nicht wegen einer etwaigen Unsicherheit des Haftungsumfanges zurückstellen. Auf Grund dessen durfte der Kl. mit der Reparatur nicht bis in den Dezember hinein warten oder eine Ersatzbeschaffung unterlassen, bis ihm die Haftungserklärung der Bekl. zu 2. vom 26.11.2009 vorlag.

e. Der Kl. durfte die Schadensbeseitigung auch nicht deswegen aufschieben, weil die Bekl. zu 2. mit Schreiben vom 10.09.2009 mitteilte, vor Abgabe einer Erklärung zum Haftungsgrund solle wegen unterschiedlicher Erklärungen des Bekl. zu 1. zum Unfallhergang eine Gegenüberstellung der Fahrzeuge durchgerührt werden. Zum einen hätte der Kl. bis zu diesem Zeitpunkt bereits die Reparatur veranlasst haben müssen. Zum anderen enthält dieses Schreiben jedenfalls keine ausdrückliche Aufforderung, den Schadenszustand am Fahrzeug des Kl. unverändert zu lassen. Denn die Bekl. zu 2. verlangt keine eigene Begutachtung des Schadens, sondern eine Gegenüberstellung der unfallbeteiligten Fahrzeuge, um – etwa durch einen Höhenvergleich – die Plausibilität des geschilderten Unfallhergangs zu überprüfen. Da nicht nur der Bekl. zu 1, sondern auch der Kl. in seinem Schreiben vom 31.08.2009 und 04.09.2009 unterschiedliche Angaben zum Geschehensablauf machten, ist diese Vorgehensweise der Bekl. zu 2. ohne weiteres nachvollziehbar. Das Schreiben des von der Bekl. zu 2. beauftragten Sachverständigenbüros vom 12.10.2009 fragt dementsprechend die Besichtigung des „beschädigten bzw. reparierten“ Fahrzeugs an. Das Hinauszögern der Reparatur hat die Bekl. zu 2. damit nicht verlangt.

Transportschaden bei Neuwagen

Urteil des OLG Hamm v. 17.11.2011 – I-28 U 109/11 –

1. Geringfügige Lackschäden, die ein Neufahrzeug bei einem Transport davongetragen hat, begründen nicht die Annahme eines Sachmangels.

2. Ein als Neuwagen verkaufter Pkw, der nach Verlassen des Herstellerwerkes nicht ganz unerhebliche Lackschäden erlitten hat, ist auch dann nicht mehr fabrikneu, wenn die Schäden vor Übergabe durch Nachlackierung ausgebessert worden sind. Etwas anders gilt bei geringfügigen Lackschäden, die fachgerecht beseitigt worden sind.

3. Eine Nacherfüllungsaufforderung mit Fristsetzung ist dann entbehrlich, wenn der Verkäufer dem Käufer bei dem Abschluss des Kaufvertrages den Mangel arglistig verschwiegen hat.

■ Aus den Gründen:

Die Kl. kann von der Bekl. nicht Zahlung von 22.290,15 EUR Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs N Q verlangen.

1. Der Anspruch ergibt sich zunächst nicht aus dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung, § 812 Abs. 1 S. 1, Alt. 1 BGB.

Die Bekl. hat die Kaufpreiszahlung nicht ohne Rechtsgrund erlangt.

Der Kaufvertrag als Rechtsgrund für den Erhalt des Kaufpreises ist nicht gem. den §§ 123, 142 BGB als von Anfang an nichtig anzusehen. Die Kl. hat ihre kaufvertragliche Willenserklärung nicht wirksam angefochten. Sie ist bei Abschluss des Kaufs nicht arglistig über den Zustand des später an sie übergebenen Fahrzeugs getäuscht worden. Zu diesem Zeitpunkt war nichts von einem Transportschaden bekannt; möglicherweise war er noch nicht einmal vorhanden. Als die Kl. am 18.02.2009 die Neufahrzeugbestellung aufgab, stand noch nicht fest, welches konkrete Fahrzeug an sie übergeben werden würde. Das Fahrzeug, welches sie später erhielt, war noch nicht an die Bekl. ausgeliefert worden.

2. Der Zahlungsanspruch lässt sich auch nicht auf den von der Kl. erklärten Rücktritt vom Kaufvertrag stützen. Die Voraussetzungen für eine Rückabwicklung des Vertrags gem. den §§ 346, 323, 437 Nr. 2, 434 BGB liegen nicht vor.

Dabei kann offen bleiben, ob das Fahrzeug bei Übergabe einen Sachmangel i.S.d. § 434 Abs. 1 BGB aufwies (zu a); es fehlte jedenfalls an der gem. § 323 Abs. 1 BGB erforderlichen Nacherfüllungsaufforderung mit Fristsetzung, die auch nicht entbehrlich war (zu b).

a) Das Fahrzeug ist nur dann i.S.d. § 434 Abs. 1 BGB mangelbehaftet, wenn die Behebung des Transportschadens nicht fachgerecht in Werksqualität ausgeführt worden ist.

aa) Allein die Tatsache, dass es beim Transport beschädigt worden war, begründet noch keinen Sachmangel.

(1) Es handelte sich nicht um eine Unfallbeschädigung, die sowohl bei einem Neu- wie bei einem Gebrauchtfahrzeug auch bei fachgerechter Reparatur eine Abweichung von der üblichen, vom Käufer berechtigterweise zu erwartenden Beschaffenheit darstellt und deshalb nach § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB einen Sachmangel begründet (vgl. BGH, Versäumnisurt. v. 10.10.2007 – VIII ZR 330/06, NJW 2008, 53, 54). Von den mangelbegründenden – offenbarungspflichtigen – Unfallschäden sind Bagatellschäden abzugrenzen, worunter insb. geringfügige Lackschäden fallen.

Hier lässt sich nicht feststellen, dass die beim Transport entstandene Beschädigung über den von der Bekl. beschriebenen kleinen Lackkratzer im Bereich der hinteren linken Tür hinausging. Der Sachverständige S hat die Behauptung der Kl., über die Lackierarbeiten hinaus seien Spachtelarbeiten ausgeführt worden, nicht bestätigt. Dem ist die Kl. nicht entgegengetreten.

(2) Das Fahrzeug hat durch die reparierten Lackschäden als solche auch nicht die Eigenschaft der Fabrikneuheit verloren, was andernfalls die Mangelhaftigkeit begründete.

Nach der Rspr. gehört die Fabrikneuheit zu der nach § 434 Abs. 1 BGB geschuldeten Beschaffenheit eines Neuwagens (BGH, Urte. v. 18.06.1980, VIII ZR 185/79, NJW 1980, 2127 f.; BGH, Urte. v. 15.10.2003, VIII ZR 227/02; NJW 2004, 160; s. auch Reinking/Eggert, Der Autokauf, 10. Aufl. 2009, Rn 240, 273 ff.). Danach ist ein aus neuen Materialien hergestelltes und – abgesehen von der Überführung – unbenutztes Fahrzeug „fabrikneu“, wenn und solange das Modell dieses Fahrzeugs unverändert weitergebaut wird, es keine durch längere Standzeit bedingten Mängel aufweist, zwischen Herstellung und Kaufabschluss nicht mehr als 12 Monate liegen und wenn nach seiner Herstellung keine erheblichen Beschädigungen eingetreten sind, auch wenn sie vor Auslieferung an den Käufer nachgebessert wurden.

„Fabrikneu“ bedeutet dagegen nicht fehlerfrei (BGH NJW 1980, 2127, 2128).

Während ein als Neuwagen verkaufter Pkw, der nach Verlassen des Herstellerwerkes nicht ganz unerhebliche Lackschäden erlitten hat, nicht mehr „fabrikneu“ ist, auch wenn die Schäden vor Übergabe durch Nachlackierung ausgebessert worden sind (BGH a.a.O.), gilt anderes bei geringfügigen Lackschäden, soweit sie fachgerecht beseitigt wurden (vgl. OLG Hamm, Urte. v. 20.04.1998 – 32 U 159/97, NJW-RR 1998, 1212; OLG München, Urte. v. 25.03.1998 – 30 U 598/97, NJW-RR 1998, 1210).

Aus der Entscheidung des OLG Oldenburg v. 18.10.2000 (2 U 163/00, BeckRS 2000 3013760) ergibt sich nichts anderes. Dort ging es nicht um ein Neu-, sondern um ein – geringfügig ge-

nutztes – Gebrauchtfahrzeug, welches einen nicht sachgerecht reparierten Lackschaden aufwies, der als offenbarungspflichtiger Mangel eingeordnet wurde.

Soweit das LG Gießen in der klägerseits zitierten Entscheidung v. 11.11.2004 (4 O 269/04, NZV 2005, 310) aus dem zuvor zitierten Urte. des OLG Oldenburg den Schluss zieht, dass Lackschäden, die einen Beseitigungsaufwand von 640 DM bzw. 330 EUR verursacht hatten, auch bei fachgerechter Instandsetzung die Grenze zur fehlenden Fabrikneuheit überschreiten, ist dem nicht zu folgen. Für die Frage, ob durch eine Fahrzeugbeschädigung vor Auslieferung die Eigenschaft der Fabrikneuheit verloren geht, kommt es auf die Verkehrsanschauung an. Diese orientiert sich nicht allein am Reparaturaufwand, sondern auch am Umfang des beseitigten Schadens. Insb. bei Lackschäden erscheint eine andere Sichtweise nicht interessengerecht. Die Beseitigung eines einzelnen Kratzers kann denselben Aufwand auslösen wie eine großflächige Beschädigung.

Hier war die Grenze der Geringfügigkeit nicht überschritten. Nach den unwiderlegten Angaben der Bekl. handelte es sich um einen nur ca. 4 cm langen, oberflächlichen Lackkratzer an der hinteren linken Tür, der durch Neulackierung der Tür und – zwecks optischer Angleichung – Beilackierung der vorderen Tür behoben worden war. Der Reparaturaufwand lag nach der unangegriffenen Schätzung des Sachverständigen S bei rd. 700 EUR netto. Das sind lediglich 3,4 % des Neupreises.

Ein solcher Lackschaden steht, wenn er fachgerecht in Werksqualität behoben worden ist, der „Fabrikneuheit“ des Fahrzeugs nicht entgegen und ist als solcher folglich nicht offenbarungspflichtig.

bb) Anderes gilt, wenn die Reparaturarbeiten nicht in diesem Sinne fachgerecht ausgeführt worden sein sollten. Dann wiche die Beschaffenheit des Fahrzeugs der Kl. der nach § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB geschuldeten Beschaffenheit ab.

Ob das hier der Fall war, lässt sich auf der Grundlage des erstinstanzlich eingeholten Sachverständigengutachtens v. 12.01.2011 nicht zweifelsfrei feststellen. Einerseits heißt es dort, die Instandsetzungslackierung sei als vollständig fachgerecht zu bewerten; andererseits wird ausgeführt, bei fachkundiger Betrachtung sei an den Innenseiten der Türen der Übergang von manueller (Nach-)Lackierung zur Werkslackierung feststellbar, was eine technisch feststellbare Abweichung von dem Zustand eines schadenfrei ausgelieferten Neufahrzeugs begründe.

Der Frage, ob das klägerische Fahrzeug einen solchen Sachmangel wegen nicht fachgerechter Ausführung der Lackierarbeiten aufweist, muss nicht nachgegangen werden.

b) Ein etwaiger Mangel berechtigte die Kl. nicht zum Rücktritt, weil sie die Bekl. zuvor – unstreitig – nicht zur Nacherfüllung aufgefordert und hierzu eine Frist gesetzt hat.

Eine solche Nacherfüllungsaufforderung mit Fristsetzung war nicht entbehrlich.

aa) Die Behebung des etwaigen Sachmangels war nicht unmöglich; das gilt jedenfalls für eine Nacherfüllung durch Lieferung eines Ersatzfahrzeugs gem. § 439 Abs. 1, Alt. 2., Abs. 3 BGB.

bb) Die Kl. kann auch nicht mit Erfolg geltend machen, sie hätte deshalb nicht zur Nacherfüllung auffordern müssen, weil ihr dies wegen arglistigen Verhaltens der Gegenseite unzumutbar gewesen sei.

Nach der Rspr. wird regelmäßig ein die sofortige Rückabwicklung des Kaufvertrags rechtfertigendes Interesse des Käufers angenommen, wenn der Verkäufer dem Käufer einen Mangel bei Abschluss des Kaufvertrags arglistig verschwiegen hat (BGH, Beschl. v. 08.12.2006 – V ZR 249/05, NJW 2007, 835, s. auch BGH, Urte. v. 09.01.2008 – VIII ZR 210/06, NJW 2008, 1371). Ob dies gleichermaßen gilt, wenn es nicht um eine Täuschung bei Vertragsschluss, sondern um das Verschweigen eines der Verkäuferin bekannt gewordenen Mangels bei Übergabe des Fahrzeugs gilt, kann dahinstehen.

Im vorliegenden Fall war das Unterlassen der Aufklärung über den – etwaigen – Sachmangel nicht arglistig. Arglist setzt voraus, dass der Verkäufer den Mangel kennt oder jedenfalls mit seinem Vorhandensein rechnet und dies billigend in Kauf nimmt (Reinking/Eggert, a.a.O. Rn 2077 ff.).

Diese Voraussetzungen lassen sich hier nicht feststellen. Der Geschäftsführer der Bekl. hat in seiner Anhörung vor dem Senat glaubhaft bekundet, dass er die an dem Fahrzeug der Kl. ausgeführten Lackierarbeiten in Augenschein genommen und keinen Ausführungsfehler bemerkt hat. Objektivierbare Anhaltspunkte, die den sicheren Rückschluss zulassen, dass entgegen dieser Darstellung ein etwaiger Lackierfehler bei der Bekl. bemerkt worden und hingenommen worden war, hat die Kl. nicht benannt und sind auch sonst nicht ersichtlich.

cc) Die Nacherfüllungsaufforderung mit Fristsetzung war auch nicht gem. § 440 S. 1 BGB wegen ernsthafter und endgültiger Verweigerung der Nacharbeiten seitens der Bekl. entbehrlich.

An die tatsächlichen Voraussetzungen für die Bejahung einer endgültigen Erfüllungsverweigerung sind strenge Anforderungen zu stellen; sie liegt nur vor, wenn der Schuldner eindeutig zum Ausdruck bringt, er werde seinen Vertragspflichten nicht nachkommen (BGH, Urte. v. 21.12.2005 – VIII ZR 49/05, NJW 2006, 1195, 1197).

Daran fehlt es im vorliegenden Fall. Daraus, dass der Geschäftsführer der Bekl. der Kl. im Dezember 2009 eine Ausgleichszahlung von 1.000 EUR angeboten hat, war nicht sicher zu schließen, dass die Bekl. nicht bereit war, etwaige Fehler der Lackierarbeiten zu beheben.

dd) Sonstige Umstände, die die Nacherfüllungsaufforderung mit Fristsetzung als entbehrlich erscheinen lassen, sind weder vorgetragen noch sonst auszumachen.

Demzufolge war der von der Kl. erklärte Vertragsrücktritt unberechtigt.

Nutzungsausfall bei Oldtimer

Urteil des OLG Karlsruhe v. 27.10.2011 – 9 U 29/11 –

1. Bei der Beschädigung eines wertvollen Oldtimers kommt ein Anspruch auf Nutzungsausfall nur dann in Betracht, wenn die Verfügbarkeit des Fahrzeugs eine Bedeutung für die eigenwirtschaftliche Lebensführung des Eigentümers hat. Erforderlich ist eine Nutzung des Oldtimers im Alltag als normales Verkehrs- und Beförderungsmittel; ein reines Liebhaberinteresse an der Nutzung (Ausflugsfahrten in der „Oldtimersaison“) ist nicht ausreichend.

2. Die Darlegungs- und Beweislast für die regelmäßige Nutzung des Oldtimers im Alltag obliegt dem Geschädigten.

3. Auch dann, wenn der Geschädigte kein zweites Fahrzeug besitzt, gibt es bei einem wertvollen Oldtimer (hier: Mercedes Benz 300 SL „Flügeltürer“ Baujahr 1955) nicht ohne weiteres eine Vermutung für eine normale Alltagsnutzung des Fahrzeugs.

■ Aus den Gründen:

Dem Kl. steht kein Anspruch auf Nutzungsausfall nach der Beschädigung des Pkw Mercedes Benz 300 SL für die Zeit vom 28.06.2009 bis zum 28.10.2009 zu.

1. Die Bekl. haftet dem Grunde nach für sämtliche wirtschaftlichen Schäden, die dem Kl. nach der Beschädigung der Flügeltüren seines Pkw Mercedes Benz 300 SL im Hause der Bekl. entstanden sind. Die Haftung der Bekl. beruht auf §§ 280 I, 278 BGB. Sie ist für ein fahrlässiges Handeln ihres Mitarbeiters verantwortlich. Dass ein Mitarbeiter der Bekl. die Schäden an den beiden Flügeltüren verursacht hat, ist zwischen den Parteien im Berufungsverfahren unstrittig.

2. Die Bekl. haftet dem Kl. allerdings nicht für Nutzungsausfall in der Zeit vom 28.06.2009 bis zum 28.10.2009. Denn der Nutzungsausfall ist – unter den Umständen des vorliegenden Falles – kein ersatzfähiger wirtschaftlicher Schaden des Kl..

a) Der Senat geht – zu Gunsten des Kl. – in Übereinstimmung mit dem LG von folgendem Sachverhalt aus: Auf Grund der Beschädigung des Pkw konnte der Kl. das Fahrzeug in der Zeit vom 28.06.2009 bis zum 28.10.2009 nicht nutzen, da das Fahrzeug wegen des Schadens an einer der beiden Türen nicht verkehrssicher war (unbeabsichtigtes Öffnen einer Tür möglich). Der Kl. hatte – bevor das Fahrzeug im Mai 2009 zu ihm zurückgebracht wurde – die Absicht, den Mercedes Benz 300 SL zum Straßenverkehr zuzulassen. Der Kl. ist ein Liebhaber von Oldtimern und wollte die Sommermonate („Oldtimersaison“) nutzen, um mit dem Pkw Fahrten zu unternehmen. Außerdem wollte er die Gelegenheit nutzen, um bei Testfahr-

ten eventuelle Mängel festzustellen, im Hinblick auf die im Jahr 2008 erfolgte Restauration des Pkw. In der Zeit zwischen dem 28.06.2009 und dem 28.10.2009 stand dem Kl. kein anderes Fahrzeug zur Verfügung. Für die lange Dauer der Reparatur (bis zum 28.10.2009) war der Kl. aus verschiedenen – von ihm im Einzelnen dargelegten – Gründen nicht verantwortlich.

Auf der Basis dieses Sachverhalts steht dem Kl. aus Rechtsgründen – entgegen der Auffassung des LG – kein Anspruch auf Ersatz eines Nutzungsausfalls zu. Daher bedarf es – im Hinblick auf das Bestreiten der Bekl. – keiner weiteren Prüfung, ob das LG den Sachverhalt zutreffend festgestellt hat.

b) Dem Kl. ist dadurch, dass er im Sommer 2009 nicht mit dem Pkw Mercedes Benz 300 SL fahren konnte, durchaus ein erheblicher Nachteil entstanden. Dabei handelt es sich allerdings nicht um einen Vermögensnachteil, sondern um eine immaterielle Beeinträchtigung. Immaterielle Schäden sind gemäß § 253 I BGB – von bestimmten Ausnahmen abgesehen – jedoch grundsätzlich nicht ersatzfähig. Für die ideellen Beeinträchtigungen, die dem Kl. dadurch entstanden sind, dass er im Sommer 2009 seinen Oldtimer nicht zu Fahrten nutzen konnte, steht ihm mithin kein Geldersatz zu.

c) Allerdings gesteht die Rechtsprechung dem Eigentümer eines beschädigten Kraftfahrzeugs unter bestimmten Voraussetzungen einen pauschalen Nutzungsausfallschaden zu. Entscheidend für den Ersatz eines Nutzungsausfalls ist der Umstand, dass die fehlende Verfügbarkeit des Kraftfahrzeugs für den Eigentümer einen wirtschaftlichen Nachteil darstellt. Die dafür maßgeblichen Voraussetzungen sind vorliegend nicht gegeben.

aa) Der Ersatz eines Nutzungsausfallschadens setzt bei einem Kraftfahrzeug voraus, dass die Nutzung des Fahrzeugs für den Eigentümer wirtschaftliche Gründe hat und dass die Verfügbarkeit des Fahrzeugs als wirtschaftlicher Vorteil angesehen werden kann (vgl. grundlegend BGH, NJW 1964, 542, ebenso für den Nutzungsausfall bei anderen Vermögensgegenständen BGH, NJW 1987, 50; Schäpe/Heberlein in Himmelreich/Hahn, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung, 1. Auflage 2009, Rn. 326 ff.). Es kommt darauf an, dass das beschädigte Kraftfahrzeug eine Bedeutung für die eigenwirtschaftliche Lebensführung des Berechtigten hat (vgl. Schäpe/Heberlein, aaO, Rn. 327). Nutzungsausfall ist ersatzfähig, wenn und soweit ein Fahrzeug als normales Verkehrs- und Beförderungsmittel genutzt wird und der Geschädigte eine fühlbare Beeinträchtigung erleidet, weil er im Alltag beispielsweise auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen muss und Beeinträchtigungen in der zeitlichen Planung seines Alltagslebens erleidet (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2011, 898; Schäpe/Heberlein, aaO, Rn. 371).

bb) Bei der Beschädigung eines wertvollen Oldtimers liegen normalerweise andere Umstände vor. Dies gilt jedenfalls für einen Mercedes Benz 300 SL Flügeltürer aus dem Jahr 1955, bei dem es sich um ein typisches – wertvolles – Liebhaberfahrzeug handelt. Die Nutzung des Oldtimers bewirkt in der Regel kei-

ne wirtschaftlichen Vorteile in der eigenwirtschaftlichen Lebensführung des Eigentümers. Die Nutzung eines wertvollen Oldtimers ist vielmehr ein (meist kostspieliges) Hobby bzw. eine Liebhaberei. Es geht daher bei einem Oldtimer für den Eigentümer um immaterielle Vorteile. Die Nutzung als normales Verkehrs- und Beförderungsmittel, wofür Nutzungsausfall verlangt werden könnte (vgl. Schäpe/Heberlein, a.a.O., Rn. 371; ebenso Roesner in einem Internet-Beitrag „Nutzungsausfall auch bei Oldtimern?“, www.oldtimer-anwalt.de), steht bei einem Oldtimer normalerweise nicht im Vordergrund. Wenn die entgangene Nutzungsmöglichkeit bei einem Oldtimer für einen Eigentümer (nur) eine ideelle Beeinträchtigung darstellt, kommt ein Ersatz des Nutzungsausfalls nicht in Betracht, auch wenn die ideelle Beeinträchtigung erheblich sein mag.

Unter Berücksichtigung der angegebenen Umstände kommt ein Anspruch des Kl. im vorliegenden Fall nicht in Betracht. Da es sich bei dem Fahrzeug des Kl. um ein wertvolles Liebhaberfahrzeug handelte, spricht keine Vermutung dafür, dass der Kl. das Fahrzeug im Alltag nutzen wollte. Vielmehr obliegt die Darlegungs- und Beweislast für die beabsichtigte Nutzung dem Kl. Den erforderlichen Nachweis, dass er den Pkw im Alltag als normales Verkehrs- und Beförderungsmittel nutzen wollte, hat der Kl. nicht geführt. Vielmehr spricht mehr dafür, dass der Kl. mit dem Fahrzeug keine wirtschaftlichen Ziele verfolgen wollte.

Nach dem erstinstanzlichen Sachvortrag des Kl. war eine Nutzung im Alltag nicht beabsichtigt. Für den Weg von der Wohnung zur Arbeitsstelle benötigte der Kl. kein Fahrzeug, da er die damalige Wegstrecke von 500 Meter regelmäßig zu Fuß zurücklegte. Die beabsichtigte Nutzung des Oldtimers im Sommer 2009 zu Ausflugsfahrten (in der „Oldtimer-Saison“) ist allein dem „Liebhaber-Interesse“ des Kl. zuzuordnen. Auch die vorgetragene Absicht, in einer noch laufenden Garantiezeit mit dem Fahrzeug zu fahren, um festzustellen, ob das Fahrzeug in Ordnung war, stellt kein wirtschaftliches Interesse im Sinne einer Alltagsnutzung dar. Bei solchen Nutzungsvorstellungen des Kl. kommt ein Anspruch auf Nutzungsausfall nicht in Betracht (vgl. BGH, NJW 1964, 542; zutreffend auch Roesner a.a.O.).

Zwar hat der Kl. bei seiner Anhörung im Senatstermin teilweise abweichende Angaben zu seinen Vorstellungen gemacht. Er habe die Absicht gehabt, mit dem Fahrzeug genauso wie mit einem normalen Pkw zu fahren und das Fahrzeug im Alltag zu nutzen. Diese Angaben waren für den Senat jedoch nicht überzeugend. Es bleibt aus Beweislastgründen auch nach der Anhörung des Kl. im Senatstermin dabei, dass nur von einem „Liebhaber-Interesse“ auszugehen ist, welches keinen Anspruch auf einen pauschalen Ersatz des Nutzungsausfalls auslösen kann.

Die Angaben des Kl. bei seiner Anhörung zu der beabsichtigten Nutzung im Alltag („wöchentlich oder im Abstand von zwei Tagen“) waren eher vage. Es steht fest, dass der Kl. das Fahrzeug jedenfalls zu Fahrten zur Arbeit ebenso wenig benötigte wie für Geschäftsreisen. Da der Kl. das Fahrzeug – ohne

vorher selbst gefahren zu sein – zunächst der Bekl. zur Verfügung stellte, um es weiterzuverkaufen, erscheint es dem Senat eher naheliegend, dass ein günstiger Weiterverkauf für den Kl. von vornherein im Vordergrund stand und nicht die beabsichtigte eigene Nutzung, wobei es durchaus sein mag, dass der Kl. – falls sich eine Gelegenheit bot – gegebenenfalls aus Liebhaberei für eine gewisse Zeit Ausflugsfahrten mit dem Flügeltürer unternehmen wollte. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Kl. nach seinen Angaben auch in der Zeit vorher regelmäßig verschiedene Oldtimer besessen hat. Er hat bei seiner Anhörung eingeräumt, dass er jedenfalls zu einer Zeit, als er einen Ford Mustang besaß, ab und zu einen Mietwagen nutzte. Dem Senat erscheint es nicht fernzuliegen, dass sich der Kl. – für die Befriedigung seines Alltagsbedarfs – auch bei dem Mercedes 300 SL ähnlich verhalten hätte, wenn das Fahrzeug im Jahr 2009 zum Straßenverkehr zugelassen worden wäre.

Gegen die Darstellung des Kl. bei seiner Anhörung im Senatstermin spricht vor allem der abweichende Sachvortrag des Kl. in den Schriftsätzen seines Prozessbevollmächtigten im Verfahren vor dem LG. Erstinstanzlich hat der Kl. nicht vorgetragen, dass es ihm um eine normale Alltagsnutzung des Mercedes-Benz-Flügeltürers gegangen sei. Es ging erstinstanzlich nur um eine Nutzung zu Ausflugsfahrten in der „Oldtimer-Saison“ sowie um ein Testen des Fahrzeugs im Hinblick auf die noch laufende Garantie. Eine Erklärung dafür, weshalb die erstinstanzlichen Angaben abweichend waren, hat der Kl. nicht geliefert. Diese Widersprüche in der Darstellung des Kl. stehen einer vollen Überzeugung des Senats von der Richtigkeit der Erklärungen bei der persönlichen Anhörung im Senatstermin entgegen.

Da die beabsichtigte Nutzung des wertvollen Oldtimers für den Kl. ausschließlich eine ideelle Bedeutung hatte, kommt es nicht darauf an, dass ihm – nach seinen Angaben – in der fraglichen Zeit kein anderes eigenes Fahrzeug zur Verfügung stand. Die Nichtverfügbarkeit eines anderen Fahrzeugs ist bei einem Oldtimer für den Ersatz eines Nutzungsausfalls nur dann von Bedeutung, wenn der Oldtimer im Alltag zur Befriedigung der (wirtschaftlich relevanten) normalen Verkehrs- und Beförderungsbedürfnisse genutzt werden soll (vgl. OLG Frankfurt, OLGR 2002, 341; OLG Düsseldorf, VersR 1998, 911; OLG Düsseldorf, NJW-RR 2011, 898; LG Berlin, NJOZ 2009, 218; Schäpe/Heberlein, a.a.O., Rn. 371; Roesner a.a.O.). Dies war vorliegend jedoch nicht der Fall (siehe oben).

Die wirtschaftliche Bedeutung, die ein Oldtimer – eventuell – bei einer Alltagsnutzung hat, wird im Übrigen auch bei der Höhe der Nutzungsausfallsätze deutlich, die von der Rechtsprechung gegebenenfalls zuerkannt werden: Wenn bei einem Oldtimer – anders als vorliegend (siehe oben) – Nutzungsausfall in Betracht kommt, werden grundsätzlich nur relativ niedrige Nutzungsausfallpauschalen erstattet, die dem geschätzten wirtschaftlichen Vorteil entsprechen, den das Fahrzeug bei einer Nutzung im Alltag für den Eigentümer gehabt hätte (vgl. OLG Düsseldorf, VersR 1998, 911; Schäpe/Heberlein, a.a.O., Rn. 394; dieser rechtliche Ansatz wird von dem

Sachverständigen K in der vom Kl. vorgelegten „Nutzungsent-schädigungstabelle für Oldtimer“ verkannt).

cc) Die wirtschaftlichen Betrachtungen zur Frage des Nutzungsausfalls werden im vorliegenden Fall durch eine weitere Überlegung gestützt: Bei einem normalen Kraftfahrzeug fallen in der Zeit, in der das Fahrzeug wegen einer Beschädigung nicht benutzt werden kann, für den Eigentümer weitere Unkosten an, nämlich Steuer, Versicherung und Abschreibung bzw. anteilige Anschaffungskosten. Diese Unkosten sind für den Eigentümer, der mit dem Fahrzeug nicht mehr fahren kann, ein wirtschaftlich fühlbarer Nachteil. Im vorliegenden Fall war der Pkw Mercedes 300 SL nicht zugelassen. Das heißt: Der Kl. hat während der fraglichen Zeit keine Unkosten für das Fahrzeug aufgewendet. Bei einem Oldtimer, der nach den Angaben des Kl. einen Wert von mehr als 500.000 Euro hatte, wären die Unkosten, wenn er den Pkw zum Straßenverkehr zugelassen und genutzt hätte, erheblich gewesen. Bei einer – rechtlich maßgeblichen – wirtschaftlichen Betrachtungsweise dürfte die Nichtzulassung des Pkw zum Straßenverkehr für den Kl. wohl eher vorteilhaft gewesen sein (vgl. zum Aspekt der laufenden Unkosten des Eigentümers während der Zeit des Nutzungsausfalls bei einem Kraftfahrzeug BGH, NJW 1964, 542). Auch dies steht einem wirtschaftlichen Schaden des Kl. entgegen.

Vorfahrtsverletzung an Einmündung

Urteil des OLG Karlsruhe v. 12.01.2012 – 9 U 169/10 –

1. Bei einer Vorfahrtsverletzung an einer Einmündung, an der die Regel „rechts vor links“ gilt, haftet der Wartepflichtige in der Regel allein, wenn eine Pflichtverletzung des Vorfahrtsberechtigten nicht vorliegt bzw. nicht nachgewiesen ist.

2. Zu Gunsten des Vorfahrtsberechtigten gilt der sogenannte Vertrauensgrundsatz; das heißt, er darf normalerweise darauf vertrauen, dass ein Fahrzeug, das sich von links nähert, rechtzeitig vor der Einmündung anhalten wird.

3. Den Vorfahrtsberechtigten trifft kein Vorwurf, wenn er in der Zeit unmittelbar vor der Kollision nicht nach links schaut, weil er seinerseits den Vorrang von Fahrzeugen berücksichtigen muss, die sich eventuell aus der anderen Richtung – aus seiner Sicht von rechts – der Einmündung nähern.

■ Aus den Gründen:

Die Berufung des Bekl. führte lediglich bei der Schadenshöhe zu einer geringfügigen Korrektur der Abrechnung des LG. Zu

Recht hat das LG festgestellt, dass der Bekl. in voller Höhe für den Schaden der Kl. aus dem Unfallereignis vom 21.03.2009 haftet.

1. Der Bekl. hat das Urteil des LG lediglich zum Teil angefochten, nämlich insoweit, als das LG seiner Abrechnung eine Haftung des Bekl. zu Grunde gelegt hat, die über eine Quote von 50 Prozent hinausgeht. Das bedeutet, dass das Urteil des LG im Berufungsverfahren nicht angegriffen ist, soweit der Bekl. zur Zahlung eines Betrages in Höhe von 3.311,50 Euro verurteilt worden ist. Das erstinstanzliche Urteil ist im Berufungsverfahren nur insoweit zu überprüfen, als die Entscheidung des LG über die angegebenen (nicht angegriffenen) Beträge hinausgeht.

2. Die Teilanfechtung begrenzt allerdings – entgegen der Auffassung der Kl. – nicht den Umfang der möglichen Einwendungen des Bekl.. Er ist auch bei einer quotenmäßigen Teilanfechtung berechtigt, – im Rahmen des begrenzten Berufungsantrags – den Grund des Anspruchs und die von der Kl. geltend gemachte Schadenshöhe zu bestreiten. Die entsprechenden Einwendungen des Bekl. sind mithin im Berufungsverfahren vom Senat zu prüfen. Wenn der Bekl. einen Teil der Entscheidung des LG akzeptiert, ergeben sich daraus keine Rechtskraftwirkungen hinsichtlich der Entscheidungsgründe (im Hinblick auf Aktivlegitimation und Schadenshöhe) für den anderen Teil der Verurteilung, der auf Grund der Anträge des Bekl. Gegenstand des Berufungsverfahrens ist.

3. Das LG hat den Bekl. zu Recht verurteilt, den Schaden der Kl. aus dem Verkehrsunfall vom 21.03.2009 in voller Höhe zu ersetzen.

a) Die Haftung des Bekl. beruht auf § 18 I 1 StVG. Er ist als Fahrer des unfallbeteiligten Fahrzeugs nach dieser Vorschrift für den Schaden der Kl. verantwortlich. Er kann sich gegenüber dem Anspruch der Kl. nicht auf mangelndes Verschulden (§ 18 I 2 StVG) berufen; denn er hat den Unfall durch eine Vorfahrtsverletzung (§ 8 I 1 StVO) verursacht. Das aus seiner Sicht im Einmündungsbereich von rechts kommende Fahrzeug der Kl. war bevorrechtigt. Im Berufungsverfahren besteht zwischen den Parteien darüber kein Streit mehr.

b) Die Kl. ist auch aktivlegitimiert. (wird ausgeführt)

4. Eine eventuelle Mitverantwortung der Kl. führt nicht zu einer Reduzierung der Haftungsquote. Gemäß §§ 18 III, 17 II StVG sind die beiderseitigen Verursachungsbeiträge bei einem Verkehrsunfall abzuwägen. Diese Abwägung führt im vorliegenden Fall dazu, dass die Mitverursachung durch die Kl. gegenüber dem erheblichen Verschulden des Bekl. vollständig zurücktritt, so dass dieser in voller Höhe haftet.

a) Auf Seiten des Bekl. ist bei der Abwägung dessen Vorfahrtsverletzung festzustellen. Die Beachtung der Vorfahrt („rechts vor links“ gemäß § 8 I 1 StVO) gehört zu den Grundregeln des Straßenverkehrs. Eine Vorfahrtsverletzung ist generell als schwerwiegender Verkehrsverstoß zu bewerten.

Es sind keine Umstände ersichtlich, welche die Bedeutung des Verkehrsverstoßes im vorliegenden Fall relativieren könnten. Der Bekl. hat das sich von rechts nähernde Fahrzeug der Kl. vor der Kollision nach seinen eigenen Angaben gesehen. Es gab – sowohl nach den Angaben des Bekl. als auch nach den Feststellungen des Sachverständigen K. vor Ort – keinerlei Sichtbehinderungen. Wenn der Bekl. meinte, er sei davon ausgegangen, dass er durchfahren könne, ist dies nur durch eine objektiv nicht nachvollziehbare Fehleinschätzung der Situation zu erklären. Da er das sich der Einmündung nähernde Fahrzeug der Kl. gesehen hatte, hätte er in jedem Fall vor der Einmündung anhalten können und müssen.

Eine abweichende Beurteilung zu Gunsten des Bekl. könnte allenfalls dann in Betracht kommen, wenn er auf Grund bestimmter Umstände den Eindruck hätte haben können, dass die Kl. auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten wollte (vgl. dazu beispielsweise Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 11. Auflage 2008, Vorbemerkung zu Rdnr. 48). Eine solche Situation war jedoch auch nach dem eigenen Vorbringen des Bekl. nicht gegeben. Insbesondere hat er selbst nicht geltend gemacht, die Kl. habe ihr Fahrzeug zunächst vor der Einmündung angehalten, um ihn vorbeifahren zu lassen. Aus dem Umstand allein, dass die Kl. sich mit relativ geringer Geschwindigkeit der Einmündung näherte, konnte und durfte der Bekl. nicht auf einen Vorfahrtsverzicht der Kl. schließen; denn auf Grund der Örtlichkeit (Einmündungsbereich; Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) konnten alle Fahrzeuge ohnehin nur mit relativ geringer Geschwindigkeit fahren.

b) Dem erheblichen Verschulden des Bekl. steht kein schuldhafter Verkehrsverstoß der Kl. gegenüber, welcher bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge zu berücksichtigen wäre.

aa) Der Kl. ist nicht vorzuwerfen, dass sie mit überhöhter Geschwindigkeit (§ 3 I StVO) an die Einmündung herangefahren wäre. Zum einen hat der Bekl. selbst angegeben, die Kl. habe sich mit langsamer Geschwindigkeit von rechts genähert. Zum anderen hat der Sachverständige K. in seinem Gutachten eine Kollisionsgeschwindigkeit für den Pkw von lediglich 15 bis 20 km/h ermittelt.

bb) Entscheidend für die Verpflichtungen der Kl. in der konkreten Situation war der im Straßenverkehr geltende sogenannte Vertrauensgrundsatz. Der vorfahrtsberechtigter Verkehrsteilnehmer kann sich grundsätzlich darauf verlassen, dass andere Verkehrsteilnehmer sein Vorfahrtsrecht beachten. Diese Regel gilt nicht nur, wenn der vorfahrtsberechtigter Verkehrsteilnehmer auf einer bevorrechtigten Straße fährt, sondern auch dann, wenn ihm das Vorfahrtsrecht deshalb zusteht, weil er von rechts kommt (vgl. BGH, NJW 1985, 2757, 2758). Der Vertrauensgrundsatz gilt daher insbesondere auch in den Fällen einer sogenannten „halben Vorfahrt“, also dann, wenn an einer Einmündung die Regel „rechts vor links“ gilt, so dass eine Kraftfahrerin wie die Kl. zwar die Vorfahrt der Fahrzeuge beachten muss, die von rechts kommen, ihrerseits aber den Vorrang vor den von links kommenden Fahrzeugen hat (vgl. KG, NZV, 2002, 79). Die Kl. hat eingeräumt, dass

sie – als sie noch eine gewisse Strecke von der Einmündung entfernt war –, den sich von links nähernden Lkw des Bekl. gesehen hat. Da es umgekehrt für den Bekl. keine Sichtbehinderung gab und die Vorfahrtsregelung eindeutig war, durfte die Kl. darauf vertrauen, dass der Bekl. ihr Fahrzeug erkennen und ihr dementsprechend den Vorrang an der Einmündung gewähren würde.

cc) Der Bekl. weist allerdings zutreffend daraufhin, dass die Kl. den Unfall hätte vermeiden können, wenn sie etwa zwei Sekunden vor der Kollision nach links – in die Richtung, aus der sich der Bekl. näherte – geschaut hätte. Zu diesem Zeitpunkt hat sich die Kl. mit ihrem Fahrzeug nach dem Gutachten des Sachverständigen K. noch etwa 7 bis 7,5 Meter von der Einmündung entfernt befunden. Zum einen hätte die Kl. zu diesem Zeitpunkt bemerken können, dass der Bekl. sich ohne Verlangsamung mit dem Lkw dem Einmündungsbereich genähert hatte, so dass die Möglichkeit einer Vorfahrtsverletzung bestand. Zum anderen hätte die Kl. nach dem Gutachten des Sachverständigen K. zu diesem Zeitpunkt durch eine entsprechende Reaktion den Unfall noch vermeiden können.

Aus diesen hypothetischen Erwägungen lässt sich ein Vorwurf gegenüber der Kl. jedoch nicht ableiten. Denn die Kl. war zur gleichen Zeit gezwungen – wegen der Regel „rechts vor links“ – nach rechts zu schauen, um dem gegebenenfalls von rechts kommenden Verkehr den Vorrang einzuräumen. Der Sachverständige K. hat in seinem Gutachten zutreffend darauf hingewiesen, dass sich ein Kraftfahrer in der Situation der Kl. in der unmittelbaren Annäherung an den Kreuzungsbereich üblicherweise vorrangig nach rechts orientiert, um die Vorfahrt der von rechts kommenden Fahrzeuge beachten zu können. Bei einem solchen Verhalten konnte die Kl. nicht gleichzeitig nach links schauen und daher das Fahrzeug des Bekl. nicht rechtzeitig bemerken. Das Verhalten der Kl. wäre nur dann anders zu beurteilen, wenn man generell bei Kreuzungen mit Rechts-vor-links-Regelung eine Verpflichtung der Kraftfahrer annehmen würde, anzuhalten, um auch auf denkbare Vorfahrtsverletzungen von nicht bevorrechtigten Kraftfahrzeugen achten zu können. Eine solche Verpflichtung gibt es nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung jedoch nicht. Ein solches Verhalten ist im Straßenverkehr auch nicht üblich und nicht zu erwarten; dies gilt jedenfalls dann, wenn der Kreuzungsbereich, wie vorliegend, übersichtlich und die Höchstgeschwindigkeit für die beteiligten Kraftfahrzeuge auf 30 km/h begrenzt ist.

Es kommt im konkreten Fall ein weiterer Gesichtspunkt hinzu. Aus den Lichtbildern des Sachverständigen K. ergibt sich eine besondere Situation hinsichtlich der auf der Fahrbahn markierten Fahrspuren: Die Lichtbilder zeigen, dass sich die markierten Fahrspuren der Kl. einerseits und der in die Verbindungsstraße einbiegenden Linksabbieger andererseits in einem größeren Bereich schnitten bzw. überdeckten, und zwar aus der Sicht der Kl. noch im Bereich der Verbindungsstraße, also vor Erreichen der Einmündung. Das heißt: Die Kl. musste schon bei der Annäherung an die Einmündung damit rechnen, dass bevorrechtigte Fahrzeuge von rechts ihre Fahr-

spur kreuzen konnten. Auf Grund der besonderen Situation der sich schneidenden Fahrspuren war die Kl. in besonderem Maße – mehr als bei „normalen“ Kreuzungen – gezwungen, ihre Aufmerksamkeit nach rechts zu richten, um schon bei der Annäherung an die Einmündung eine Kollision mit einem eventuell von rechts einbiegenden Fahrzeug zu vermeiden. Eine gleichzeitige Blickrichtung nach links – von wo sich der Bekl. mit dem Lkw näherte – war für die Kl. auf Grund der besonderen Situation der Einmündung mithin zusätzlich erschwert.

dd) Das Verhalten der Kl. wäre nur dann anders zu beurteilen, wenn aus ihrer Sicht eine unklare Verkehrslage bestand (vgl. zu diesem Begriff beispielsweise BGH NJW 2001, 152). Die Sorgfaltspflichten der Kl. wären dann anders zu beurteilen, wenn konkrete Umstände vorgelegen hätten, auf Grund derer sie – aus ihrer Sicht – mit einer möglichen Vorfahrtsverletzung des Bekl. hätte rechnen müssen (vgl. hierzu Grüneberg, a.a.O., Rdnr. 47 mit Rechtsprechungsbeispielen).

Solche Umstände liegen jedoch nicht vor. Als die Kl. sich in einer gewissen Entfernung der Einmündung näherte und zu diesem Zeitpunkt – nach ihren eigenen Angaben – den Lkw des Bekl. sah, brauchte sie nicht mit einer Vorfahrtsverletzung zu rechnen, da sich der Lkw zu diesem Zeitpunkt noch in genügender Entfernung von der Einmündung befand und sich mit mäßiger Geschwindigkeit (nach dem Gutachten des Sachverständigen K zwischen 33 km/h und 41 km/h) der späteren Kollisionsstelle näherte. Die Möglichkeit einer Vorfahrtsverletzung wäre für die Kl. erst deutlich später erkennbar geworden, nämlich ca. zwei Sekunden vor der Kollision, als der Lkw schon deutlich näher gekommen war, ohne seine Geschwindigkeit nennenswert zu vermindern (siehe oben cc)). Für diesen späteren Zeitpunkt lässt sich der Kl. jedoch keinen Vorwurf machen, da sie vorrangig ihre Aufmerksamkeit nach rechts wegen des Vorrangs der von dort kommenden Fahrzeuge richten musste (siehe oben cc)).

ee) Soweit der Bekl. Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Angaben der Kl. äußert, spielen diese Zweifel für die Entscheidung des Senats keine Rolle. Zum einen vermag der Senat – in Übereinstimmung mit der Entscheidung des LG – aus geringfügig differierenden Angaben der Kl. bei verschiedenen Anhörungen kein Indiz gegen ihre Glaubwürdigkeit herzuleiten. Solche geringen Differenzen – nach einem Zeitablauf von fast einem Jahr zwischen den beiden Terminen des LG – sind gerade bei der Schilderung von Verkehrsunfällen nicht ungewöhnlich. Zum anderen sind für die Entscheidung des Senats nicht die eigenen Angaben der Kl. entscheidend; maßgeblich sind vielmehr die Feststellungen des Sachverständigen K in seinem Gutachten zum Unfallablauf und im Übrigen die eigene Darstellung des Bekl.

ff) Soweit der Bekl. meint, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Kl. den Unfall bewusst provoziert habe, handelt es sich um eine reine Spekulation. Tatsächliche Anhaltspunkte für diese Spekulation vermag der Senat nicht zu erkennen.

c) Die Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge (§§ 18 III, 17 II StVG) führt zu einer vollen Haftung des Bekl. Dieses Ergebnis entspricht den Grundsätzen der Rechtsprechung bei Vorfahrtsverletzungen, wenn dem erheblichen Verschulden des wartepflichtigen Fahrzeugführers kein (nachgewiesener) schuldhafter Verkehrsverstoß des anderen Fahrzeugführers gegenübersteht. Die einfache (nicht erhöhte) Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Kl. führt nicht zu einer Reduzierung der Haftung.

5. Der Kl. steht ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 6.600,32 Euro zu. Hierbei ist die Abrechnung des LG lediglich geringfügig zu korrigieren. (Wird ausgeführt).

Verkehrsunfall in Frankreich

Urteil des LG Saarbrücken v. 09.03.2012 – 13 S 51/11 – (nicht rechtskräftig)

Zur Regulierung eines Unfallschadens nach französischem Recht.

■ Aus den Gründen:

Das angefochtene Urteil beruht auf einer Rechtsverletzung und die nach § 529 ZPO zu Grunde zu legenden Tatsachen rechtfertigen eine andere als die getroffene Entscheidung.

1. Im Ausgangspunkt zutreffend – wenn auch unausgesprochen – hat das AG die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte, die in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfen ist (vgl. BGHZ 153, 82, 84; Urteil vom 16.10.2008 – III ZR 253/07, NJW 2009, 148 m.w.N.), bejaht. Ist der Anwendungsbereich der EuGVVO – wie hier – eröffnet, kann der Geschädigte eines Verkehrsunfalls, der seinen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat hat, nach Art. 9 Abs. 1 b i.V.m. Art. 11 Abs. 2 EuGVVO vor dem Gericht seines Wohnsitzes eine Klage unmittelbar gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers erheben, sofern eine solche unmittelbare Klage zulässig ist und der Versicherer seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates hat (vgl. EuGH, Urteil vom 13.12.2007 DAR 2008, 17). Danach besteht für den Kl. an seinem inländischen Wohnsitz in Deutschland ein Gerichtsstand für die Direktklage gegen die Bekl. Denn ihm steht als Geschädigter eines Verkehrsunfalls nach Art. 3 der 4. Kfz-Haftpflicht-Richtlinie in den Mitgliedstaaten der EU, also auch in Frankreich, ein Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers zu (vgl. BGH, Urteil vom 07.12.2010 DAR 2011, 78; Palandt/Thorn, BGB, 71. Aufl., Art. 18 Rom II Rdn. 3).

2. Das AG hat indes zu Unrecht die Klage abgewiesen. Entgegen der Auffassung des AG steht dem Kl. gegen die Bekl. ein Anspruch auf weiteren Schadensersatz in Höhe von 1.433 € zu.

a) Die materiellrechtlichen Voraussetzungen dieses Anspruchs bestimmen sich nach französischem Recht. Das folgt

aus Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Art. 18 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf au-ßervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, Rom II-VO. Nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO ist auf ein au-ßerver- tragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Schaden eintritt, unabhängig davon, in welchem Staat das schadensbegrün- dende Ereignis oder indirekte Schadensfolgen eingetreten sind. Die Regelung findet im Streitfall Anwendung, da es sich um einen Anspruch aus einem Verkehrsunfall handelt (vgl. dazu nur Palandt/Thorn a.a.O. Art. 4 Rom II Rdn. 18), der nach dem 11.01.2009 entstanden ist (vgl. Art. 32 Rom II-VO). Nach Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO ist bei Straßenverkehrsunfällen auf das Sachrecht des Tatortes, also den Unfallort abzustellen (vgl. nur Palandt/Thorn a.a.O.). Dieser liegt aber in Frankreich.

b) Aus dem zum Zweck der Ermittlung des materiellen franzö- sischen Rechts gem. § 293 ZPO eingeholten Rechtsgutachten des ... ergibt sich, dass dem Geschädigten eines Verkehrsun- falls nach französischem Recht bei einem wirtschaftlichen Totalschaden (Reparaturkosten übersteigen den Wiederbe- schaffungswert des Fahrzeugs) grundsätzlich Anspruch auf Ersatz des Wiederbeschaffungswertes zusteht. Behält der Ge- schädigte das Fahrzeug, muss er sich allerdings dessen Rest- wert anrechnen lassen (Art. 1382 ff. Code civil). Die Kammer hat keine Bedenken, den eingehenden und in jeder Hinsicht nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen in seinem Rechtsgutachten zu folgen, denen auch die Parteien nicht entgegengetreten sind. Ausgehend von den nicht an- gegriffenen Feststellungen des technischen Sachverständigen ... der einen Wiederbeschaffungswert des klägerischen Fahrzeugs von 2.100 € bei voraussichtlichen Reparaturkosten von 5.286,43 € brutto ermittelt hat, liegt im Streitfall ein wirt- schaftlicher Totalschaden vor, der den Kl. grundsätzlich zum Ersatz des Wiederbeschaffungswertes berechtigt. Nachdem der Kl. das Fahrzeug behalten bzw. dessen Restwert realisiert hat, muss er sich jedoch den Restwert des Fahrzeugs hierauf anrechnen lassen. Den vom Kl. angesetzten Restwert in Höhe von 100 € hat der technische Sachverständige dabei nachvoll- ziehbar und von den Parteien unbeanstandet bestätigt.

c) Dem Kl. steht nach französischem Recht auch ein Anspruch auf Ersatz von Mietwagenkosten für die Zeit vom 19.02.2010 bis zum 26.02.2010 zu. Nach den Ausführungen des Sachverständigen ... ist im französischen Recht anerkannt, dass der Geschä- digte ein Ersatzfahrzeug anmieten kann und Schadensersatz in Höhe der tatsächlich entstandenen Mietkosten erhält, unab- hängig davon, ob der das Fahrzeug zu beruflichen oder priva- ten Zwecken nutzt. Solange eine kausale Beziehung zwischen dem Unfallereignis und dem eingetretenen Schaden besteht, was der Sachverständige vorliegend nach französischem Recht bejaht, ist es unschädlich, dass ein Ersatzwagen erst mehrere Wochen nach dem Unfallereignis angemietet wird.

d) Dem Schadensersatzanspruch des Kl. steht nicht entgegen, dass der Kl. die nach französischem Recht zu beachtenden Verfahrensregeln bei der Geltendmachung von Schäden aus Verkehrsunfällen missachtet hat.

aa) Wie der Sachverständige – auch insoweit unbeanstandet – ausgeführt hat, kann dem Kl. nicht vorgehalten werden, dass er das Unfallfahrzeug eigenmächtig verkauft hat, ohne dem Versicherer zuvor Gelegenheit gegeben zu haben, den Scha- den zu evaluieren (Verletzung des sog. Kontradiktionsgrund- satzes). Nach den überzeugenden Ausführungen des Sach- verständigen dient das insoweit nach französischem Recht einzuhaltende Verfahren lediglich dem Schutz des Geschädi- gten, sieht aber keine Sanktionen zu Lasten des Geschädigten bei dessen Verletzung vor.

bb) Der Ersatzanspruch des Kl. ist auch nicht wegen Miss- achtung des Verfahrens zur Abwicklung wirtschaftlicher To- talschäden beschränkt (sog. *véhicule économiquement ir- reparable* – V.E.I.-Verfahren). Denn nach der einleuchtenden Darstellung des Sachverständigen ist es ausschließliches Ziel des V.E.I.-Verfahrens, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen und den Handel mit gestohlenen Kfz und Zulas- sungen einzudämmen.

e) Der Kl. hat den Kfz-Schaden in dieser Höhe auch zur Über- zeugung des Gerichts gem. § 287 ZPO nachgewiesen.

aa) Während in Rspr. und Literatur weitgehend anerkannt ist, dass sich die Darlegungs- und Beweislast nach ausländi- schem Sachrecht (*lex causae*) bestimmen, mithin im Streitfall nach französischem Recht (vgl. BGHZ 3, 342, 346; Urteil vom 27.04.1977, WM 1977, 793; BGHZ 122, 373; OLG Stuttgart, OLG- Report 2000, 399; Geimer, IZPR, 6. Aufl., Rdn. 2340; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 5. Aufl., Rdn. 752), ist in Rspr. und Literatur umstritten, welches Recht das Beweismaß bestimmt, also die Frage, unter welchen Umständen eine Tat- sache als bewiesen anzusehen ist. Teilweise wird in der Rspr. und Literatur vertreten, dass auch insoweit auf das ausländi- sche Recht abzustellen ist. Begründet wird dies vor allem mit den materiellrechtlichen Wirkungen der Regeln zum Beweis- maß (vgl. LG Hanau, Urteil vom 09.06.2011 – 4 O 28/09, juris zu § 287 ZPO; Coester-Waltjen, Internationales Beweisrecht, Rdn. 358 ff., 362 ff.; vgl. auch die Nachweise bei Schack a.a.O. Rdn. 775 Fn. 5).

bb) Die Kammer vermag sich dieser Auffassung nicht anzu- schließen. Sie folgt vielmehr der überwiegenden Meinung in Rspr. und Literatur, wonach sich das Beweismaß nach den Regeln des deutschen Zivilprozessrechts als dem Recht am Ort des angerufenen Gerichts (*lex fori*) richtet (vgl. BGH, Ur- teil vom 27.04.1977 a.a.O. zu § 286 ZPO; OLG Koblenz, IPRax 1994, 302, 303 zu § 286 ZPO; OLG Hamm, FamRZ 1987, 1307, 1308; Schack a.a.O. Rdn. 776; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 6. Aufl., § 9 Rdn. 51; differenzierend Geimer a.a.O. Rdn. 2334 ff.). Die Vorzugswürdigkeit dieser Auffassung lässt sich allerdings – anders als teilweise in der Literatur ver- treten – weniger mit praktischen Erwägungen begründen (so aber Geimer a.a.O. Rdn. 2337 zu § 287 ZPO; Schack a.a.O. Rdn. 776). Vielmehr ergibt sich aus der Rechtsnatur der Regeln zum Beweismaß die Anwendbarkeit der *lex fori*. Anders als die Re- geln zur Darlegungs- und Beweislast, die materielle Rechts- sätze darstellen (vgl. BGHZ 3, 342, 346; Urteil vom 27.04.1977

a.a.O.; Stein/Jonas/Leipold, ZPO, 22. Aufl., § 286 Rdn. 79; Rosenberg/Schwab/Gottwald, Zivilprozessrecht, 17. Aufl., § 115 Rdn. 34), handelt es sich bei den Vorschriften, die das Beweismaß regeln, um Normen des Verfahrensrechts. Wie der BGH in seiner Entscheidung vom 27.04.1977 a.a.O. ausgeführt hat, ist die Beweismaßregel des § 286 ZPO als Norm des Prozessrechts auch dann anwendbar, wenn sich die sachlichrechtlichen Beziehungen und damit die Frage der Darlegungs- und Beweislast nach ausländischem Recht richten. Der BGH wendet daher folgerichtig auch § 287 ZPO in Fällen an, in denen – wie hier – ausländisches Sachrecht zu beachten ist (vgl. BGH, Urteil vom 24.03.1987 VersR 1987, 818).

cc) Nach § 287 Abs. 1 ZPO reicht für die richterliche Überzeugung eine überwiegende, allerdings auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit eines Schadens aus (BGHZ 159, 254, 257; Prütting/Gehrlein/Laumen, ZPO, 3. Aufl., § 287 Rdn. 17). Deshalb darf eine Klage so lange nicht abgewiesen werden, wie greifbare Anhaltspunkte für eine Schadensschätzung vorhanden sind (vgl. BGH, Urteil vom 01.02.2000 NJW-RR 2000, 1340; Prütting/Gehrlein/Laumen a.a.O. Rdn. 18). Insbesondere hat das Gericht zu prüfen, ob sich nicht zumindest anhand der gegebenen Tatsachen ein Mindestschaden schätzen lässt (vgl. BGH a.a.O.). Ausgehend hiervon liegen im Streitfall genügend Anhaltspunkte vor, die eine Schadensschätzung durch die Kammer ermöglichen. Der Kl. hat den Unfallhergang wie auch die vermeintlichen Schäden im Einzelnen dargestellt. Das beschädigte Fahrzeug ist durch die Vorlage des Kaufvertrages, die Zulassung, die – unstrittige – Laufleistung und die zur Akte gelangten Fotografien der Polizei hinreichend beschrieben, was sich nicht zuletzt in dem Umstand ausdrückt, dass der technische Sachverständige dadurch in die Lage versetzt wurde, eine nachvollziehbare und plausible Schadensermittlung durchzuführen. Der technische Sachverständige hat auch dem Einwand der Bekl., bei dem Fahrzeug habe es sich um ein älteres Fahrzeug mit hoher Laufleistung gehandelt, bereits Rechnung getragen, indem er bei seiner Wertermittlung entsprechende Abschläge vorgenommen hat. Wenn die Bekl. darüber hinausgehend behauptet, bei dem Fahrzeug hätten notwendigerweise Alt- oder Vorschäden vorgelegen, so handelt es sich dabei um eine ins Blaue hinein aufgestellte Behauptung. Anhaltspunkte für eine solche Annahme liegen – auch in Anbetracht des entgegenstehenden Vertrags des Kl. – nicht vor, so dass es auch insoweit keiner weiteren Beweiserhebung bedarf.

f) Danach ergibt sich folgende Schadensabrechnung: Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert (2.100 ./ 100 €): 2.000 €, Mietwagenkosten: 233 €, Gesamt: 2.233 €, abzüglich gezahlter 800 €, noch zu zahlen: 1.433 €.

3. Eine Unkostenpauschale, wie sie im deutschen Recht als Schadensposition anerkannt ist, kann der Kl. nicht verlangen, da diese – wie vom Kl. zuletzt eingeräumt – nach französischem Recht nicht geschuldet ist (vgl. nur Neidhart, Unfall im Ausland, Band 2: West-Europa, 2007, „Frankreich“ Rdn. 87).

4. Dem Kl. steht auch kein Anspruch auf Freistellung von außergerichtlichen Anwaltskosten als Nebenforderung zu. Den Ersatz außergerichtlicher Anwaltskosten sieht das französische Recht unstrittig nicht vor (vgl. nur Neidhart a.a.O. Rdn. 25; Backu/Wendenburg, DAR 2006, 541, 545).

5. Der Kl. kann allerdings Zinsen auf den ausgerichteten Betrag in Höhe der gesetzlichen Zinsen nach französischem Recht verlangen, wobei die Verzinsung ab dem Unfallzeitpunkt vorzunehmen war (vgl. Cour de Cassation, chambre civile 2, 20.06.1990, Nr. 89-10347; Neidhart a.a.O. Rdn. 85). Die Höhe des Zinssatzes folgt aus den décrets no. 2009 – 138 vom 09.02.2009, no. 2010 – 127 vom 10.02.2010, no. 2011 – 137 vom 01.02.2011 und no. 2012 – 182 vom 07.02.2012.

1. Die von der Bekl. erstmals in der Berufung erhobene Widerklage ist zulässig, aber unbegründet.

a) Die internationale Zuständigkeit des LG Saarbrücken ist gegeben. Dabei kann dahinstehen, ob sich die internationale Zuständigkeit aus Art. 6 Nr. 3 EuGVVO ergibt, wonach eine Person, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, auch vor dem Gericht verklagt werden kann, bei dem die Klage selbst anhängig ist, wenn es sich um eine Widerklage handelt, die auf denselben Vertrag oder Sachverhalt wie die Klage selbst gestützt ist. Denn die internationale Zuständigkeit für die Widerklage ist jedenfalls nach dem allgemeinen Gerichtsstand des Art. 2 Abs. 1 EuGVVO begründet. Danach kann eine Person, die – wie der Kl. – ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Verordnung hat, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit vor den Gerichten dieses Mitgliedstaats verklagt werden. Auf die Voraussetzungen des Art. 6 Nr. 3 EuGVVO kommt es in diesen Fällen nicht an

(vgl. nur Kropholler, Europäisches Zivilprozessrecht, 8. Aufl., Art. 6 EuGVVO Rdn. 39; Geimer/Schütze, Europäisches Zivilverfahrensrecht, 3. Aufl., Art. 6 EuGVVO Rdn. 58 f.).

b) Auch die weiteren Zulässigkeitsvoraussetzungen der Widerklage in der Berufung sind gegeben. Eine wirksame Anschlussberufung nach § 524 ZPO (vgl. dazu Prütting/Gehrlein/Oberheim a.a.O. § 533 Rdn. 29 m.w.N.) und die besonderen Prozessvoraussetzungen der §§ 33, 533 ZPO liegen vor. Insbesondere ist die Widerklage geeignet, einen weiteren Prozess zu vermeiden, also auch in der Berufung sachdienlich (vgl. Prütting/Gehrlein/Oberheim a.a.O. m.w.N.), und die Tatsachen, auf die sie gestützt wird, hat die Kammer ihrer Verhandlung und Entscheidung ohnehin nach § 529 ZPO zu Grunde zu legen (§ 533 Nr. 2 ZPO), weil die maßgebliche Tatsache einer außgerichtlichen Zahlung der Bekl. an den Kl. unstreitig ist (vgl. dazu Prütting/Gehrlein/Oberheim a.a.O. m.w.N.). Auf die streitige Frage, wie die Reichweite der Regelungen der EuGVVO im Hinblick auf die weiteren, im deutschen Prozessrecht bestimmten

Zulässigkeitsvoraussetzungen einer Widerklage ist, kommt es danach nicht an (vgl. dazu Kropholler a.a.O. Rdn. 40; Geimer/Schütze a.a.O. Rdn. 60; MünchKomm-ZPO/Gottwald, 3. Aufl., Art. 6 EuGVVO Rdn. 22; Stürner, IPRax 2007, 21, 22).

2. Ob die Bekl. zur Herausgabe der bereits gezahlten 800 € berechtigt ist, richtet sich nach französischem Recht. Das folgt aus Art. 10 Abs. 1 Rom II-VO. Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung beurteilen sich danach – vorbehaltlich einer anderen Rechtswahl – nach dem Recht, das für ein zwischen den Parteien geltendes Rechtsverhältnis – wie eine unerlaubte Handlung – Anwendung findet. Da für die Beziehungen der Parteien aus dem Verkehrsunfall – wie gezeigt – französisches Sachrecht Anwendung findet, gilt dies auch für den hier geltend gemachten Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung (vgl. nur Palandt/Thom a.a.O. Art. 10 Rom II Rdn. 7). Im Hinblick auf die Feststellungen zur Klage ist ein entsprechender Anspruch der Bekl. auf Herausgabe aber nicht gegeben.

Kostenersatz bei Billigreparatur

Gelingt es dem Geschädigten, die Reparaturkosten durch eigene Anstrengungen entgegen dem Gutachten unter der sog. 130 %-Grenze zu halten, so kann er gleichwohl die über dem Wiederbeschaffungswert liegenden Reparaturkosten nicht ersetzt verlangen, wenn die Instandsetzung des Fahrzeugs nicht vollständig und fachgerecht war.

BGH – VI ZR 30/11 – (NZV 2012, 219)

Kein Nutzungsausfall für Motorrad

Wer über einen Pkw verfügt, hat wegen des unfallbedingten Ausfalls seines Motorrads keinen Anspruch auf Nutzungsausfall. Die jederzeitige Benutzbarkeit des Motorrads stellt zwar einen die Lebensqualität erhöhenden Vorteil, jedoch keinen ersatzfähigen materiellen Wert dar.

BGH – VI ZA 40/11 – (NZV 2012, 223)

Klagefrist nach VVG a. F.

Seit dem Inkrafttreten des neuen VVG am 01.01.2008 kann die Klagefrist des § 12 Abs. 3 VVG a.F., wonach vermeintliche Ansprüche innerhalb von 6 Monaten nach Zugang des Schreibens gerichtlich geltend zu machen sind, nicht mehr wirksam gesetzt werden.

BGH – IV ZR 223/10 – (VersR 2012, 470)

Leistungskürzung auf null

Verursacht der Versicherungsnehmer im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit einen Unfall, so kommt auch eine vollständige Versagung der Leistung durch den Kfz-Haftpflichtversicherer in Betracht. Hierzu bedarf es jedoch einer Abwägung der Umstände des Einzelfalls.

BGH – IV ZR 251/10 – (DAR 2012, 204)

Eingeschränkte Bildqualität des Beweisfotos

Taugt ein Frontfoto nur eingeschränkt zur Identifizierung des Betroffenen, kann sich das Gericht nicht einfach darauf berufen, es habe „keinerlei Zweifel“ an der Identität des Fahrers.

Vielmehr hat das Gericht die charakteristischen Merkmale des Betroffenen, die für seine Überzeugungsbildung bestimmend waren, zu benennen und zu beschreiben.

OLG Bamberg – 2 Ss OWi 143/2012 – (DAR 2012, 215)

Radarmessung hinter Verkehrszeichen

Ein Kraftfahrer hat seine Geschwindigkeit grundsätzlich so einzurichten, dass er bereits beim Passieren eines die Geschwindigkeit regelnden Verkehrszeichens die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhalten kann.

Deshalb entfalten Richtlinien über den Abstand zwischen Verkehrszeichen und Messstelle (hier: 150 m) als reine Verwaltungsvorschrift keine Außenwirkung und besteht bei Verstößen gegen die Richtlinie kein Verwertungsverbot. Es kann lediglich im Einzelfall der Schuldgehalt eines Geschwindigkeitsverstößes als geringer bewertet werden, was jedoch dann nicht der Fall ist, wenn die Unterschreitung des Regelabstands wegen der unmittelbar hinter der Messanlage liegenden Gefahrenstelle zulässig war.

OLG Celle – 311 Ss Rs 114/11 – (NZV 2012, 253)

Rechtsschutz nach Anspruchsübergang

Soweit in den ARB der Rechtsschutz für abgetretene Ansprüche ausgeschlossen ist, gilt dies nicht für Ansprüche, die nach Eintritt des Versicherungsfalls auf einen Sozialversicherungsträger übergegangen sind und später wieder auf den Versicherungsnehmer übertragen werden. § 3 Abs. 2 d ARB 2002 ist nach ständiger Rechtsprechung des BGH von seinem erkennbaren Zweck her einschränkend auszulegen.

OLG Hamm – I-20 U 166/11 – (ZfS 2012, 277)

Haftung des TÜV

Bei der Erstattung eines Gutachtens gem. § 21 Abs. 1 StVZO (Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge) durch den TÜV handelt es sich um hoheitliche Tätigkeit. Wird ein zu begutachtendes Fahrzeug aus der Halle des TÜV entwendet, kann eine Verletzung von drittschützenden Amtspflichten durch die verantwortlichen Mitarbeiter vorliegen. Es haftet dann jedoch das betreffende Bundesland gem. Art. 34 S. 1 GG. Eine eigene Haftung des TÜV scheidet aus.

OLG Karlsruhe – 9 U 59/11 – (VersR 2012, 578)

Abfindungsvergleich

Mit einem Abfindungsvergleich endet die Hemmung der Verjährung auch hinsichtlich der vorbehaltenen Ansprüche, so dass die dreijährige Verjährungsfrist insoweit neu zu laufen beginnt. Die Berufung auf ein Anerkenntnis gem. § 218 Abs. 1 BGB a.F. ist nicht schon dann möglich, wenn ein solches Anerkenntnis der erkennbaren Interessenlage des Geschädigten entsprechen würde und weil eine Feststellungsklage für den Fall des Scheiterns von Vergleichsverhandlungen angekündigt war. Ein Vorbehalt im Abfindungsvergleich lässt auch nicht ohne weiteres den Schluss auf einen (stillschweigenden) Verzicht auf die Einrede der Verjährung zu.

OLG Koblenz – 12 U 1178/10 – (r + s 2012, 148 m. Anm. von Lemcke)

Zeugenbeweis durch Rotlichtverstoß

Soll allein durch Zeugenaussagen nachgewiesen werden, dass ein qualifizierter Rotlichtverstoß (länger als 1 Sekunde Rot) vorliegt, so muss der Richter den Beweiswert der Aussage kritisch würdigen und in seiner Urteilsbegründung nachprüfbar darlegen, dass seine Überzeugung auf tragfähigen tatrichterlichen Erwägungen beruht.

OLG Köln – III-1 RBs 65/12 – (DAR 2012, 271)

Verhalten an Fußgängerüberweg

Grundsätzlich muss der Kraftfahrer vor dem Überweg sofort anhalten, wenn er sieht, dass Fußgänger den Überweg betreten oder sonst durch ihr Gesamtverhalten Benutzungsabsicht anzeigen.

Etwas anderes gilt ausnahmsweise nur dann, wenn ein vorsichtiges Weiterfahren den Fußgänger bei normalem Weitergehen überhaupt nicht beeinflusst, d.h., ihn in keiner Weise beeinträchtigen kann. Dieser Ausnahmefall ist entweder bei einem außergewöhnlich langen oder in der Mitte geteilten Überweg oder sonst nach Verständigung zwischen Fahrzeugführer und Fußgänger denkbar.

Thüringer OLG – 1 Ss Bs 30/11 – (VRS Bd. 122, 123)

Vorsätzliche Geschwindigkeitsüberschreitung

Die Annahme vorsätzlichen Handelns bei einem Geschwindigkeitsverstoß ist nicht schon dann gerechtfertigt, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um „46,48 %“ überschritten wird. Vielmehr setzt Vorsatz stets voraus, dass den Betroffenen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bekannt ist, weil es sich um eine Überschreitung der allgemein innerstädtisch geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h handelt oder der Fahrer das eine Geschwindigkeitsbegrenzung anordnende Verkehrszeichen bemerkt hat.

KG – 3 Ws (B) 555/11 – (VRS Bd. 122, 232)

Sturz in Linienbus

Grundsätzlich obliegt es dem Fahrgast eines Linienbusses, sich ausreichend Halt zu verschaffen, weshalb es der Erfahrung des täglichen Lebens entspricht, dass der Fahrgast einen Sturz im Bus selbst zu verantworten hat, es sei denn, besondere Umstände sprechen gegen diese Annahme. Eigenverschulden des Fahrgastes führt regelmäßig zu einem vollständigen Zurücktreten der Betriebsgefahr des Busses.

KG – 22 W 50/11 – (NZV 2012, 182)

Schaden durch Einkaufswagen

Wer sich vom „Unfallort“ entfernt, nachdem sein Einkaufswagen auf einem Parkplatz infolge Unachtsamkeit weggerollt ist und ein geparktes Fahrzeug beschädigt hat, begeht keine Unfallflucht gem. § 142 Abs. 1 StGB. Es fehlt der dafür erforderliche straßenverkehrsspezifische Gefahrezusammenhang. Angesichts des Ausnahmecharakters der Vorschrift besteht keine Veranlassung zu einer Auslegung, welche die Strafbarkeit über diesen eingeschränkten Schutzzweck hinaus ausdehnt.

LG Düsseldorf – 29 Ns 3/11 – (NVZ 2012, 194)

Obliegenheitsverletzung durch Unfallflucht

Der Versicherer wird nach VVG a.F. nur dann wegen einer Obliegenheitsverletzung leistungsfrei, wenn den Versicherungsnehmer ein erhebliches Verschulden trifft.

Daran fehlt es, wenn dem Versicherungsnehmer nicht bewusst war, dass Beweissicherungsinteressen des Versicherten durch das Entfernen vom Unfallort zumindest erschwert werden. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Versicherungsnehmer am geschädigten Fahrzeug hinter der Windschutzscheibe einen in Plastikfolie eingeschlagenen Zettel befestigt, auf welchem sämtliche Kontaktdaten notiert wurden, und wenn der Versicherungsnehmer außerdem die Unfallsituation, also die Stellung der Fahrzeuge, fotografisch festgehalten hat.

LG Hamburg – 331 S 71/10 – (ZfS 2012, 270)

Vollstreckungsbewilligung trotz „Halterhaftung“

Die im Wege der sog. „Halterhaftung“ ergangene Entscheidung einer niederländischen Behörde ist trotz der Bestimmung in § 87 d Abs. 3 Nr. 9 IRG einer Vollstreckung im Inland zugänglich, wenn der Betroffene weder im ausländischen Verfahren noch im Rahmen des Rechtshilfeverfahrens gegenüber der Bewilligungsbehörde geltend gemacht hat, für die Handlung nicht verantwortlich zu sein.

AG Bochum – 29 Gs 2/12 – (DAR 2012, 222)

Regulierungsermessen

Der Kfz-Haftpflichtversicherer verletzt die sich aus dem Versicherungsvertrag ergebende Nebenpflicht, auf die Interessen seines Versicherungsnehmers Rücksicht zu nehmen, nur dann, wenn er eine völlig unsachgemäße Schadenregulierung durchführt. Bei seiner Ermessensausübung darf der Versicherer dem Gesichtspunkt der Prozessökonomie den Vorrang geben. Dabei ist auf den Kenntnisstand des Versicherers zum Zeitpunkt der Regulierung abzustellen.

AG Düsseldorf – 47 C 6137/11 – (r + s 2012, 167)

Gleichwertigkeit einer freien Werkstatt

Eine vom Schädiger benannte freie Werkstatt ist qualitativ jedenfalls dann einer markengebundenen Fachwerkstatt gleichwertig, wenn sie einen Lackiermeister sowie einen Kfz-Meister mit dem Zusatz für Karosseriebau beschäftigt, durch den ZKF zertifiziert ist, die Reparaturen unter Verwendung von Originalersatzteilen durchführt sowie als Subunternehmer für markengebundene Autohäuser tätig ist.

AG Weinheim – 1 C 88/09 – (VersR 2012, 333)

Partybike

Die Nutzung eines Partybikes im öffentlichen Straßenraum ist kein Gemeingebrauch. Vielmehr liegt eine Sondernutzung vor, weil die Zweckbestimmung der Verkehrsvorgänge mit dem Partybike verkehrsfremd ist. Der Hauptzweck besteht darin, Partys, Feiern oder ähnliche Veranstaltungen auf der Straße durchzuführen, und nicht in einer Ortsveränderung zum Zwecke des Personentransports.

OVG Münster – 11 A 2511/10 – (DAR 2012, 276)

Fahrtenbuchauflage

Bei der Dauer einer Fahrtenbuchauflage liegen 6 Monate noch im unteren Bereich. Wird sie für einen Zeitraum von 12 Monaten verhängt, muss die Straßenverkehrsbehörde ihre Ermessenserwägungen darlegen und dabei neben der Schwere des Verkehrsverstößes alle weiteren einschlägigen Parameter, insbesondere auch das Verhalten des Betroffenen bei der Halterfeststellung, einbeziehen.

VG des Saarlandes – 10 K 186/11 – (ZfS 2012, 299)

Ordnungswidrigkeitengesetz



von Dr. Erich Göhler/ Dr. Franz Gürtler/ Dr. Helmut Seitz, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 16., neu bearbeitete Auflage, 2012, LIII, 1.535 Seiten, in Leinen € 69,00. ISBN: 978-3-406-63309-6. Erschienen im C.H. Beck Verlag, München.

Es gibt Dinge, die kann und muss man nicht besser machen. Der Kommentar von Göhler gehört zweifelsohne dazu, auch wenn die derzeitigen Bearbeiter natürlich die gebotenen Aktualisierungen und Ergänzungen in der 16. Auflage vorgenommen haben.

Im Detail hat sich manches geändert, wenn auch nicht im Kernbereich des OWiG. So wurden die neuen Regelungen im IRG zur Vollstreckung deutscher Geldbußen im Ausland und ausländische Geldbußen im Inland eingearbeitet. Ansonsten hat vor allem die Rechtsprechung Akzente gesetzt, etwa das Bundesverfassungsgericht mit mehreren – teils missverständlichen – Urteilen zur Zulässigkeit von Lichtbildaufnahmen im Straßenverkehr.

Stand ist der 01.01.2012. Auch für die Neuauflage gilt eine unbedingte Empfehlung. Das Ordnungswidrigkeitenrecht ernährt viele Rechtsanwälte. Der „Göhler“ sollte es ihnen wert sein.

Verkehrsordnungswidrigkeiten

Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen | Verfahren



von Carsten Krumm, 2012, 323 Seiten, broschiert, € 39,00. ISBN: 978-3-8329-7209-7. Erschienen im Nomos Verlag, Baden-Baden.

Am Anfang steht der Bußgeldbescheid. So hält es auch Carsten Krumm bei seiner vorbildlichen Einführung in die wunderbare Welt der Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen. Zunächst einmal geht es um Inhalt, Fehler und Wirksamkeit bei Bußgeldbescheiden, um Täteridentifizierung und Konkurrenzen, bevor die Geschwindigkeitsproblematik unter allen relevanten Aspekten aufgefächert wird und sich daran der zentrale Teil des Buches, die diversen Messverfahren (Geschwindigkeit, Abstand) anschließt. Den Abschluss bildet eine praxisorientierte Darstellung der Fahrverbotsverhängung.

Der ganze Sachverstand des Autors und seine forensische Erfahrung schlagen sich in einer überaus konzentrierten, sich auf das Wesentliche beschränkenden Beschreibung der Messverfahren und ihrer typischen Fehler nieder. Vor allem die Verteidigung wird mit nützlichen Tipps versorgt, wo sie mit Zweifeln und Beweisanträgen zur Richtigkeit von Messungen ansetzen kann. Ihr werden Argumente gewissermaßen „in den Mund gelegt“. Das geht natürlich nicht ohne gewisse technische Grundkenntnisse, die das Buch jedoch ebenfalls anschaulich vermittelt.

Wer diesen Wegweiser durch ein komplexes technisch-juristisches Gebiet richtig einsetzt, kann einem in Routine erstarrten Verkehrsrichter (womit natürlich nicht der Autor gemeint ist) so manche Überraschung bereiten, indem er nicht nur pauschal bestreitet, sondern Schwachstellen der heutigen Überwachungspraxis aufdeckt. Verteidigung bei Geschwindigkeits- und Abstandsverstößen ohne den „Krumm“ – ab sofort unvorstellbar.



Vollausstattung serienmäßig



Der Autoclub für Sie und Ihre Familie. Zuhause und europaweit. In allen Fahrzeugen und auch bei Reisen ohne Auto.

www.ace-online.de



Mehr Infos auf Deinem Smartphone: QR-Reader aktivieren, Code scannen und mehr über den ACE erfahren.

**Voller Schutz.
Toller Preis.**

Nur
59,70 €
im Jahr