

VERKEHRS JURIST

INHALT

Zu aktuellen Themen

Ansprüche bei Bahnverspätung 1

Rechtsprechung

Gruppenrechtsschutzversicherung3
Ersatz des Minderwerts bei Leasing5
Verpasster Anschlussflug7
Fußgängerunfall beim Abbiegen9
EU-Geldsanktionen und Halterhaftung 11
Schlüsselverlust als Gefahrerhöhung 13
Sturz eines Radfahrers15
Irrführendes Blinken17
Unfall durch Reifenplatzer19
Verbot für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge21

Verkehrsrecht in Kürze

Strohmanngeschäft23
Schadenersatz wegen Arbeitsunfähigkeit23
Schadhafter Oldtimer23
Eigene Werkstatt23
Ersatz der Umsatzsteuer23
Stürzender Leichtkrafdfahrer23
Motorradschuhe23
Verkehrssicherungspflicht23
Verwiegung durch Polizeibeamten23
Kenntnis des Geschwindigkeitsmessgeräts24
Abstandsverstoß24
Testsieger24
Unfallflucht in der Kfz-Haftpflicht24
Dauer der Nutzungsausfallentschädigung24
Verkauf des Unfallwagens24
Rückwärts ausparken24

Ansprüche bei Bahnverspätung

Durch die Medien sind Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln im Allgemeinen gut darüber informiert, ob bzw. in welchen Fällen ihnen bei Verspätungen oder Ausfällen Ersatzansprüche zustehen. Im Detail wird es allerdings schwierig, zumal es durchaus unterschiedliche Regelungen im Flugverkehr, Bahnbetrieb, der Schifffahrt und beim Omnibusfernverkehr gibt. Zwar macht sich immer mehr die Erkenntnis breit, dass man im Rahmen solcher Beförderungsverträge auch Rechte haben und durchsetzen kann, u.U. sogar in Fällen höherer Gewalt. Wie dies zu geschehen hat und welche Erfolgsaussichten bestehen, ist aber vor allem beim Bahnverkehr vielfach unklar.

Erst seit dem Jahre 2007 gibt es eine gesetzliche Grundlage für Ansprüche der Bahnreisenden. Bis dahin sah man in der Bahn und ihren Passagieren wohl eher eine gegenseitige Schutz- und Trutzgemeinschaft, in der man nur in besonderen Ausnahmefällen Kulanzzahlungen zubilligte. Da sind wir doch jetzt sehr viel weiter, da wir uns der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu unterwerfen haben, abgedruckt im Amtsblatt der Europäischen Union vom 03.12.2007 (ABl. EU Nr. L 315). Daneben gibt es noch ein vom Bundestag beschlossenes Anpassungsgesetz vom 26.05.2009 (Bundesgesetzblatt 2009 Teil I Nr. 28 vom 29.05.2009), das sich hauptsächlich auf den Schienenbahnverkehr bezieht. Angepasst werden das Allgemeine Eisenbahngesetz und die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Damit sind zunächst einmal, vergleichbar dem Flugverkehr, solide Anspruchsgrundlagen geschaffen, die durchaus das Prädikat „kundenfreundlich“ verdienen.

Ende September dieses Jahres setzte der Gerichtshof der Europäischen Uni-

on noch eins drauf: Er verwehrt es in seinem Urteil vom 26.09.13 (C-509/11-ÖBB-Personenverkehr AG, NJW 2013, 3429) den Eisenbahnunternehmen, in ihren Beförderungsbedingungen die Fahrpreiseschädigung für die Fälle auszuschließen, bei denen die Verspätung auf höherer Gewalt, also auf einem unabwendbaren Ereignis, beruht. Es war allerdings nicht die Deutsche Bahn, die dieses Verfahren angestrengt hatte – sie reagierte auch recht gelassen auf das Urteil – vielmehr wollte die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) eine entsprechende Regelung in ihren Beförderungsbedingungen verteidigen – gegen die nationale Bahnaufsicht – und scheiterte.

Das Urteil verwundert zunächst deshalb, weil andere Beförderer, wie etwa Luftfahrtunternehmen oder Schiffsbeförderer, für solche Fälle durchaus Freizeichnungsmöglichkeiten haben (vgl. Krüger, NJW 2013, 3409). Die Kammer hierzu kurz angebunden:

„Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die jeweilige Lage der in den verschiedenen Sektoren tätigen Unternehmen nicht miteinander vergleichbar ist, da

die einzelnen Beförderungsformen unter Berücksichtigung ihrer Funktionsweise, ihrer Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze hinsichtlich ihrer Nutzungsbedingungen nicht austauschbar sind. Unter diesen Umständen war der Unionsgesetzgeber berechtigt, Vorschriften aufzustellen, die ein unterschiedliches Verbraucherschutzniveau vorsehen, je nachdem, welcher Verkehrssektor betroffen ist.“

Für den Bahnreisenden hat dies vor allem in den Monaten Herbst und Winter die erfreuliche Konsequenz, dass er bei Verspätungen oder Ausfällen – anders als etwa beim Flugverkehr – mit dem Beförderer nicht darüber streiten muss, welches Technikproblem nun vermeidbar war oder nicht. Wenn sich die Deutsche Bahn bereits darauf eingestellt hat – umso besser.

Während die Verspätung im Schienenpersonennahverkehr in § 17 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) geregelt ist, sind im Fernverkehr die Artikel 15 ff. der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (VO Bahn) einschlägig. Daneben muss der Kunde natürlich die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Bahn zu Rate ziehen, die zwar im Internet veröffentlicht (ca. 200 Seiten), gleichwohl aber eine Wissenschaft für sich sind. Es steht zu hoffen, dass über diese Bedingungen ein Gleichklang zwischen Nah- und Fernverkehr auf möglichst hohem Niveau erreicht wird. Schon jetzt gewährt die Deutsche Bahn teilweise Besserstellungen, weshalb man unbedingt von den offiziellen Informationsmöglichkeiten Gebrauch machen sollte.

Im Fernverkehr ist gem. Artikel 16 VO Bahn die Entscheidung des Kunden gefordert, ob bzw. wie er die Fahrt antreten bzw. fortsetzen will.

Ist „vernünftigerweise“ bereits bei der Abfahrt von einer Verspätung am Zielort von mehr als 60 Minuten auszugehen, kann man gegen Rückerstattung des Reisepreises überhaupt auf die Fahrt verzichten. Weitergehende Schadenersatzansprüche sind nicht vorgesehen, also insbesondere Ersatz für den Verlust von Flug- oder sonstigen Verbindungen, die nicht mit dem Bahnnetz zusammenhängen. Die Fahrt muss aber nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgasts „sinnlos“ (?) geworden sein.

Auch ein Teilabbruch ist möglich, ebenfalls mit voller Rückerstattung des Reisepreises, ohne Schadenersatz oder Fahrpreiseschädigung gem. Artikel 17 VO Bahn.

Der Kunde kann natürlich auch seine Fahrt bis zum bitteren Ende fortsetzen „mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen“, entweder bei nächster Gelegenheit oder zu einem späteren Zeitpunkt nach seiner Wahl. Damit gibt er der Bahn die Gelegenheit, den Beförderungsvertrag doch noch zu erfüllen, verliert aber nicht seinen Anspruch auf Fahrpreiseschädigung gem. Artikel 17 VO Bahn.

Im Zentrum der Fahrgastrechte steht Artikel 17 VO Bahn, der die „Fahrpreiseschädigung“ regelt und gleich in seinem ersten Absatz klarstellt, dass das vertragliche Recht auf Beförderung durch die Entschädigung nicht tangiert wird, die Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 jedoch vorgeht. Die Grundregel der Entschädigung ist einfach: Bei Verspätungen zwischen 60 und 119 Minuten erhält der Kunde 25 % des Preises seiner Fahrkarte zurück, ab 120 Minuten Verspätung erhöht sich der Erstattungsbetrag auf 50 % des Preises. Maßgeblich ist also der tatsächlich entrichtete Preis.

Wichtig ist zum einen, dass die Verspätung auf der gesamten „Reisekette“ maßgeblich ist, die sich beispielsweise durch verpasste Anschlüsse aufschaukeln kann. Entscheidend ist also ausschließlich die Verspätung am Reiseziel. Andererseits hat die Bahn Verspätungen, die von anderen Verkehrsträgern herrühren, nicht zu vertreten und kann außerdem den Nachweis führen, dass Verspätungen außerhalb des EU-Raums eingetreten sind. Diese werden dann nicht berücksichtigt.

Für Zeitfahrkartenbesitzer gibt es bei „wiederholten“ Verspätungen nur „angemessene“ Entschädigungen, wie sie vom Eisenbahnunternehmen festgelegt werden. Bei Hin- und Rückfahrkarten wird der Verspätung auf einer Strecke durch Halbierung des entrichteten Fahrpreises Rechnung getragen.

Die Entschädigung erfolgt auf „Wunsch des Fahrgastes“ in Form eines Geldbetrages. Es gibt einen Mindestbetrag von 4 Euro. So weit die wesentlichen Entschädigungsansprüche nach der VO Bahn. Die Bahn ist teilweise großzügiger. So kann man auch im Fernverkehr schon ab einer Verspätung von 20 Minuten einen anderen Fernzug der DB benutzen.

Unter der Überschrift „Hilfeleistung“ in Artikel 18 sind Eisenbahner und Bahnhofsbetreiber zu diversen Hilfeleistungen verpflichtet, die das Fortkommen erleichtern oder den unvermeidlichen Aufenthalt angenehmer machen sollen, wenn die Verspätung mehr als 60 Minuten beträgt. Ein verbrieft Anspruch auf ein Taxi oder auf bestimmte (Höchst-)beträge ist jedoch nicht vorgehen, so dass man sich insoweit an der Nahverkehrsregelung (s.u.) orientieren kann. Ansonsten sind die Klauseln zu kostenlosen Mahlzeiten und Erfrischungen, Hotelunterbringung und alternativen Beförderungsdiensten recht unscharf und verlangen eine kulante Auslegung zugunsten des Kunden. Am besten, man setzt sich zur Klärung der Ansprüche schnellstmöglich mit dem Servicecenter Fahrgastrechte (Tel.: 0180 6 20 21 78) in Verbindung.

Wenn es seit 2009 immer noch kein einheitliches Fahrgastrecht im Bereich der Eisenbahn gibt, so liegt das vor allem an den unterschiedlichen Bestimmungen zu Nah- und Fernverkehr, also EU-Recht einerseits und nationale Vorschriften zum Schienenpersonennahverkehr Eisenbahnverordnung (EVO) andererseits. Nicht immer ist in den Publikationen der Bahn und der Fahrgastverbände klar, wann man aus Gründen der Gleichstellung auf die jeweils andere Materie zurückgreift.

Beispiel: Mietwagen (in der VO Bahn nicht geregelt). Taxikosten werden gem. § 17 Abs.2 EVO bis höchstens EUR 80,00 übernommen, wenn die vertragsgemäße Ankunftszeit in den Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und alternativ folgende weiteren Voraussetzungen vorliegen: 60 Minuten verspätet am Zielort (Prognose), letzte fahrplanmäßige Verbindung des Tages oder Unmöglichkeit, den vertragsgemäßen Zielort bis 24.00 Uhr zu erreichen. Allerdings enthält § 17 Abs. 3 EVO diverse Haftungsbeschränkungen zugunsten der Bahn, auch wegen höherer Gewalt, so dass eine Anwendung auf den Personenfernverkehr nur hinsichtlich der Abs. 1 und 2 möglich sein dürfte.

Die Fahrgastrechte im Nahverkehr sind zu Recht als ungenügend kritisiert worden. Eine Fahrpreiserstattung wird hier wegen der geringeren Fahrpreise nur selten in Betracht kommen. Zwar kann schon nach einer (voraussichtlichen) Verspätung von 20 Minuten der Zug gewechselt und dabei auch auf einen Fernverkehrszug umgestiegen werden. Es gibt jedoch Ausnahmen, z.B. Züge mit Reservierungspflicht oder Züge, die Sonderfahrten durchführen. Bei stark verbilligten Tickets (z.B. Schönes-Wochende-Ticket) ist man bedingungsgemäß vom Umsteigen ausgeschlossen. Hauptnachteil jedoch: Das teurere Ticket muss man erst einmal bezahlen und dann auf baldige Erstattung hoffen. U.U. ist man also der Bürokratie der Deutschen Bahn ausgeliefert.

Auf dem Papier ist man für die kommenden Monate bei Bahnfahrten gut abgesichert, auch bei höherer Gewalt und witterungsbedingten Verspätungen. Wichtig ist jedoch vor allem die Beweissicherung, wenn man in der juristischen Auseinandersetzung Erfolg haben will. Deshalb gilt: Verspätungen bestätigen lassen, Quittungen/Fahrkarten sammeln und Zeugenanschriften notieren, wenn möglich Fotos machen. So bleiben Sie auf jeden Fall oben. Und zur Not gibts auch noch eine Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr und das Eisenbahn-Bundesamt. Aber da braucht man auf jeden Fall einen langen Atem.

Rechtsanwalt Volker Lempp, Stuttgart

Gruppenrechtsschutzversicherung

Urteil des BGH vom 08.05.2013 – IV ZR 233/11 –

1. Zur Zulässigkeit eines zwischen VN und VR rückwirkend vereinbarten Leistungsausschlusses in einer Gruppen-Rechtsschutzversicherung.

2. Der Leistungsausschluss in Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung „für die Wahrnehmung rechtlicher Interessen ... in ursächlichem Zusammenhang

mit dem Ankauf, der Veräußerung, der Verwaltung von Beteiligungen“ ist wirksam.

■ Aus den Gründen:

„... 2. Sachlich-rechtlich ist das Berufungsurteil ebenfalls nicht zu beanstanden.

Die Parteien des Versicherungsvertrags haben mit dessen Änderung am 27.08.2007 und der dazu getroffenen Zusatzvereinbarung vom gleichen Tage wirksam die Geltung des in § 3 (2) Buchst. f) bb) ARB/G 2007 geregelten Leistungsausschlusses auch für nach dem 01.01.2008 gemeldete Altfälle vereinbart. Der ursprünglich noch unter Geltung der ARB/G 94 und in versicherter Zeit vom Kl. erworbene Anspruch auf Deckungsschutz für die Verfolgung seiner Schadensersatzforderung ist durch diese Änderung erloschen.

a) Der Risikoausschluss ist auch im Versicherungsverhältnis zum Kl. wirksam geworden. Entgegen seiner Auffassung hat er aufgrund des Versicherungsvertrags aus dem Jahre 1995 keine unabänderliche Rechtsstellung in Bezug auf seinen Leistungsanspruch erlangt.

aa) Bei der hier in Rede stehenden Gruppenversicherung für Gewerkschaftsmitglieder ist zwischen dem Zuwendungs- und dem Versicherungsverhältnis zu unterscheiden. Im Rahmen des zwischen der VN und dem Kl. vereinbarten Mitgliedschaftsverhältnisses verschafft die VN ihren Mitgliedern auf der Grundlage des § 20 ihrer Satzung Deckungsansprüche aus einer Rechtsschutzversicherung. Zur Erfüllung dieser Verpflichtung unterhält sie bei der Bekl. einen Gruppenversicherungsvertrag, deren VN allein sie ist, während ihre Mitglieder lediglich die Stellung von Versicherten einnehmen. Es handelt sich insoweit um einen Versicherungsvertrag für fremde Rechnung i.S.d. §§ 74 VVG a.F./43 VVG n.F. Die Auffassung des OLG München (VersR 1995, 902), in einem solchen Falle sei der Versicherte als ‚Herr des Vertrags‘ anzusehen, trifft nicht zu.

bb) Zutreffend hat das BG stattdessen erkannt, dass für die Frage, inwieweit die Versicherten Rechte aus dem Versicherungsvertrag erwerben und inwieweit die Vertragsparteien des Versicherungsvertrags solche Rechte ggf. wieder ändern oder aufheben können, in Ermangelung einer besonderen Bestimmung ergänzend zu den vertraglichen Vereinbarungen und den Regelungen der §§ 43 ff. VVG die Vorschrift des § 328 Abs. 2 BGB maßgeblich ist (vgl. für die private Krankenversicherung: Senat VersR 2006, 686 Rn 33 ff.).

cc) Anders als die Revision meint, handelt es sich bei dem im Versicherungsvertrag v. 21.02.1995 unter § 5 Nr. 3 geregelten Änderungsvorbehalt um keine abschließende besondere Bestimmung der Änderungsmöglichkeiten i.S.d. § 328 Abs. 2

BGB. In der genannten Vertragsklausel verpflichtet sich die VN lediglich dazu, einvernehmlich an einer Vertragsänderung mitzuwirken, falls sich maßgebliche Gesetzesbestimmungen, die Rspr., die Verwaltungspraxis der Aufsichtsbehörden ändern, Bedingungen für unwirksam erklärt werden oder eine kartell- oder aufsichtsrechtliche Beanstandung droht.

Das schließt es allerdings nicht aus, dass sich die VN weitergehend bereitfindet, im Einvernehmen mit dem VR Änderungen des Versicherungsvertrags zu vereinbaren. Mit den von § 5 Nr. 3 des Versicherungsvertrags von 1995 geregelten Anlässen für eine Vertragsänderung werden die Interessen der Vertragsparteien, die für eine Änderungsmöglichkeit sprechen können, nicht vollen Umfangs erfasst. Zu Recht verweist die Revisionserwiderung auf das sich schon aus der langen Vertragslaufzeit ergebende Bedürfnis der Vertragsparteien nach weiter gehenden Änderungsmöglichkeiten.

dd) Dass die VN sich gegenüber den Versicherten eine Änderungsbefugnis vorbehalten will, findet seinen Niederschlag insb. in § 20 Nr. 4 ihrer Satzung. Dort ist im Rahmen des Zuwendungsverhältnisses bestimmt, dass sich die Versicherungsbedingungen und Leistungen nach dem mit dem Versicherungsträger abgeschlossenen Gruppenversicherungsvertrag richten. Damit ist im Zuwendungsverhältnis keine bestimmte Leistungszusage festgeschrieben, sondern es wird auf den Inhalt des Versicherungsvertrags verwiesen. Allein schon die Verwendung des abstrakten Begriffs des Versicherungsträgers und die nicht nähere Spezifizierung des Versicherungsvertrags nach Datum oder Laufzeit führen dem Gewerkschaftsmitglied vor Augen, dass selbst der VR wechseln, erst recht der Versicherungsvertrag im Laufe der Jahre Änderungen unterworfen sein kann, mithin dynamisch auf den Versicherungsvertrag in seiner jeweils bestehenden Form verwiesen wird. Dass die VN im Verhältnis zu den Versicherten alleinige Herrin des Versicherungsvertrags bleiben will, ergibt sich, wie das BG zu Recht annimmt, im Übrigen auch aus der Koppelung des Versicherungsschutzes an die Gewerkschaftsmitgliedschaft. Für jedes Mitglied besteht danach die Möglichkeit, die Rechtsstellung als Versicherter durch Austritt aus der Gewerkschaft zu beenden, ohne dass dies auf die Fortdauer des Versicherungsvertrags Einfluss haben soll.

Schließlich geht auch das wirtschaftliche und sozialpolitische Interesse der VN dahin, den Versicherungsvertrag im Einvernehmen mit dem VR bei Bedarf geänderten Umständen anzupassen. Das zeigt gerade der hier zu entscheidende Fall, in dem sie sich nachvollziehbar darauf berufen hat, sie habe es nicht mehr als ihre Aufgabe angesehen, einigen wenigen ihrer Mitglieder Versicherungsschutz für Kapitalanlagestreitigkeiten zu verschaffen, die sich signifikant auf die Beitragshöhe auswirkten. Die Abwägung habe vielmehr ergeben, dass solche Streitigkeiten angesichts des nicht in den gewerkschaftlichen Aufgabenbereich fallenden Rechts-

schutzziels nicht mehr von den Gewerkschaftsbeiträgen aller Mitglieder hätten finanziert werden sollen.

ee) Das Interesse der Bekl. an einer Änderungsmöglichkeit beruht angesichts der langen Vertragsbindung vor allem auf dem Bestreben, den Versicherungsvertrag ihrem jeweils aktuellen Bedingungsmerkmal zu unterstellen und auch die Risikokalkulation aktuellen Veränderungen anzupassen.

ff) Die von den Parteien des Versicherungsvertrags in § 1 ihrer Zusatzvereinbarung v. 27.08.2007 getroffene Übergangsregelung, wonach die neuen Risikoausschlüsse lediglich für Altfälle nicht anzuwenden sind, die bis spätestens 31.12.2007 gemeldet wurden, ist wirksam und führt zu keiner treuwidrigen Benachteiligung des Kl..

(1) Als individuell ausgehandelte Zusatzvereinbarung unterliegt die Übergangsregelung nicht der Kontrolle nach den §§ 305c ff. BGB. Die Maßstäbe, die der Senat im Ur. v. 15.04.1992 (IV ZR 198/91, VersR 1992, 819) für die in § 4 Abs. 4 ARB geregelte Ausschlussfrist aufgestellt hat, lassen sich daher auf die Zusatzvereinbarung v. 27.08.2007 nicht übertragen.

(2) Gegen die Annahme des BG, die Vereinbarung sei nicht sittenwidrig i.S.v. § 138 BGB, erinnert die Revision zu Recht nichts.

(3) Die Zusatzvereinbarung führt aber auch nicht zu einer gegen die Gebote von Treu und Glauben (§ 242 BGB) verstoßenden, unangemessenen Benachteiligung des Kl. im konkreten Fall.

Allerdings trifft es zu, dass der Kl. durch die Übergangsregelung i.V.m. der Neufassung des Versicherungsvertrags Deckungsansprüche verliert, die unter Geltung des früheren Gruppenversicherungsvertrags bereits entstanden waren und nach alter Vertragslage noch innerhalb der seinerzeit geltenden Ausschlussfrist von drei Jahren (§ 4 Abs. 3 Buchst. b) ARB/G 94) hätten angemeldet werden können. Das hat weiter zur Folge, dass er – wegen der Vorvertraglichkeit des behaupteten Rechtsverstößes – auch nicht mehr in der Lage ist, durch den Neuabschluss einer Rechtsschutzversicherung für die Verfolgung seiner Schadensersatzansprüche aus der Beteiligung an der G-Beteiligungs-Aktiengesellschaft anderweitig Deckungsschutz zu erlangen.

Dennoch verstößt die Übergangsregelung in der Gesamtschau der Fallumstände nicht gegen Treu und Glauben. Den Parteien des Versicherungsvertrags ist aus Gründen der Rechtssicherheit und der Äquivalenz von Prämie und versichertem Risiko ein Interesse daran zuzubilligen, nach Änderung des Versicherungsvertrags eine Parallelführung des alten und des neuen Vertragswerks über einen längeren

Zeitraum zu vermeiden. Dass die Umstellung gezielt darauf gerichtet gewesen wäre, einzelnen Versicherten bereits entstandene Deckungsansprüche wieder zu nehmen, lässt sich gerade wegen der Möglichkeit, solche Ansprüche bis zum Jahresende 2007 anzumelden, nicht feststellen. Auch der Kl. hätte im konkreten Fall nach der vereinbarten Übergangsregelung noch mehrere Monate Gelegenheit gehabt, den Versicherungsfall vor dem 01.01.2008 anzumelden.

(4) Ob die VN mit der vereinbarten Änderung des Versicherungsvertrags gegen ihr Versprechen oder Nebenpflichten aus ihrer Satzung verstoßen und ob sie den Kl. und andere Mitglieder mit der Meldung in der Juli-Ausgabe der Gewerkschaftszeitung ‚inform‘ zutreffend und ausreichend über die Änderungen im Gruppenversicherungsvertrag unterrichtet hat, betrifft demgegenüber allein das zwischen ihr und dem Kl. bestehende Zuwendungsverhältnis und begründet mithin keine Ansprüche des Kl. gegen den beklagten VR.

b) Gegen die Auslegung, unter einer Beteiligung i.S.v. § 3 (2) Buchst. f) bb) ARB/G 2007 sei die mit Einsatz von Kapital erworbene Vermögensanlage in einer Handelsgesellschaft zu verstehen, ist rechtlich im Ergebnis ebenso wenig zu erinnern wie gegen die Annahme, die atypische stille Gesellschafterstellung des Kl. in der G-Beteiligungs-Aktiengesellschaft sei eine solche Beteiligung.

Anders als die Revision meint, ist die Klausel, soweit sie Deckungsschutz für die Wahrnehmung rechtlicher Interessen in ursächlichem Zusammenhang mit dem Ankauf, der Veräußerung oder der Verwaltung von Beteiligungen ausschließt, nicht intransparent i.S.v. § 307 Abs. 1 S. 2 BGB.

aa) AVB sind so auszulegen, wie ein durchschnittlicher, um Verständnis bemühter VN sie bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen kann ...

Das Versicherteninteresse geht bei Risikoausschlussklauseln i.d.R. dahin, dass der Versicherungsschutz nicht weiter verkürzt wird, als der erkennbare Zweck einer Klausel dies gebietet. Der durchschnittliche Versicherte braucht nicht mit Lücken im Versicherungsschutz zu rechnen, ohne dass die Klausel ihm dies hinreichend verdeutlicht. Deshalb sind Risikoausschlussklauseln nach st. Rspr. des Senats eng und nicht weiter auszulegen, als es ihr Sinn unter Beachtung ihres wirtschaftlichen Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise erfordert (Senat VersR 1995, 162 unter 3b; VersR 2012, 1253 Rn 20).

bb) Die nach diesen Maßstäben gebotene enge Auslegung der Klausel ergibt, dass der durchschnittliche Versicherte erkennt, dass der VR mit § 3 (2) Buchst. f) ARB/G 2007 sein Leistungsversprechen zum einen für Geschäfte des Ver-

sicherten zurücknehmen will, die auf hochspekulativen Gewinnerwartungen beruhen (Spiel- oder Wettverträge, Termin- oder vergleichbaren Spekulationsgeschäfte), dass zum anderen aber auch die Wahrnehmung rechtlicher Interessen im Zusammenhang mit den unter Buchstaben bb) aufgeführten Kapitalanlagen (Wertpapieren, z.B. Aktien, Rentenwerte oder Fondsanteile, ferner Wertrechten, die Wertpapieren gleichstehen) vom Versicherungsschutz ausgenommen werden soll. Das ermöglicht es, den ebenfalls unter bb) aufgeführten Begriff der Beteiligungen systematisch den Kapitalanlagen zuzuordnen. Damit erfährt der im Ansatz sehr weite Begriff (vgl. dazu Maier, in: Harbauer, ARB, 8. Aufl., ARB 2000, § 3 Rn 233), der seinem Wortsinne nach zunächst auch auf die Teilnahme des Versicherten an Gruppierungen oder Veranstaltungen jeder Art oder diverse Formen von Gewinnbeteiligungen bezogen werden könnte, seine notwendige Einschränkung. Im Kontext mit den übrigen unter bb) aufgezählten Kapitalanlagen wird der Versicherte den Begriff der Beteiligungen dahin verstehen, dass nur die unter Kapitaleinsatz und zum Zwecke der Kapitalanlage erworbene Gesellschafterstellung in einer Gesellschaft gemeint sein kann, deren Zweck die rechtsgeschäftliche Teilnahme am Wirtschaftsleben ist.

cc) Soweit sich die Revision auf die Unwirksamkeit ähnlicher Risikoausschlussklauseln berufen hat ... , kann sie keinen Erfolg haben. Über solche Klauseln ist hier nicht zu befinden. Der allein verwendete Begriff der Beteiligungen kann bei der gebotenen engen Auslegung von einem durchschnittlichen Versicherten infolge des Sachzusammenhangs des § 3 (2) Buchst. f) ARB/G 2007 zutreffend erfasst werden.“

Ersatz des Minderwerts bei Leasing

Urteil des BGH vom 24.04.2013 – VIII ZR 336/12 –

Das dem Kilometer-Leasingvertrag zugrunde liegende Geschäftsmodell erlaubt die dem Leasinggeber bei Vertragsende eingeräumten Schadenersatzansprüche auf den Ausgleich eines Minderwerts zu erstrecken, da einem solchen Minderwert die leasingtypische Amortisationsfunktion zukommt.

■ Aus den Gründen:

II. (...) Mit der vom BerGer. gegebenen Begründung kann ein Anspruch der Kl. auf Ersatz des Wertverlusts, der auf eine über normale Verschleißerscheinungen hinausgehende Verschlechterung des geleasteten Fahrzeugs zurückzuführen ist, nicht verneint werden. Anders als das BerGer. meint, handelt es sich bei dem unter Abschnitt XVI Nr. 3 der AGB-LV vorgesehenen Anspruch auf „Ersatz des entsprechenden Schadens“ um einen vertraglichen Erfüllungsanspruch auf Ausgleich des

entstandenen Minderwerts und nicht um einen der kurzen Verjährung des § 548 I BGB unterliegenden Schadensersatzanspruch.

1. Die von dem BerGer. vorgenommene Auslegung der unter Abschnitt XVI Nr. 3 der AGB-LV getroffenen Regelung unterliegt uneingeschränkt der revisionsrechtlichen Nachprüfung. Nach der Rechtsprechung des BGH, an die der Gesetzgeber bei der Neufassung des § 545 I ZPO angeknüpft hat, sind Allgemeine Geschäftsbedingungen wie reversible Rechtsnormen zu behandeln und infolgedessen vom RevGer. frei auszulegen, da bei ihnen ungeachtet der Frage, ob sie über den räumlichen Bezirk des BerGer. verwendet werden, ein Bedürfnis nach einer einheitlichen Handhabung besteht (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 14 m. w. Nachw.). Die revisionsrechtliche Prüfung führt zu einer von der Deutung des BerGer. abweichenden Auslegung der Klausel unter Abschnitt XVI Nr. 3 AGB-LV.

2. Der Senat hat – nach Erlass des Berufungsurteils – zu einer identischen Vertragsklausel entschieden, dass bei der Auslegung einer solchen Formularbestimmung nicht allein auf deren Wortlaut abzustellen ist, sondern insbesondere die typische Interessenlage bei Kraftfahrzeug-Leasingverträgen mit Kilometerabrechnung und die hieraus resultierende leasingtypische Amortisationsfunktion eines Minderwertausgleichs zu berücksichtigen sind (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnrn. 16 ff.).

a) Bei diesem Geschäftsmodell wird die volle Amortisation des Anschaffungs- und Finanzierungsaufwands im Wege der „Mischkalkulation“ durch die vom Leasingnehmer geschuldeten Zahlungen und durch Verwertung des Leasingfahrzeugs nach Vertragsablauf erreicht, für dessen ordnungsgemäßen Zustand der Leasingnehmer einzustehen hat (Senat, NJW-RR 2000, 1303, unter [II] b m. w. Nachw.; NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 17 m.w. Nachw.; NJW 2013, 2420 [unter II 2a]). Der Leasingnehmer schuldet dem Leasinggeber daher nicht nur die vereinbarten Leasingraten nebst einer etwaigen bei Vertragsbeginn zu entrichtenden Sonderzahlung als Gegenleistung für die Gebrauchsüberlassung, sondern auch einen Ausgleich in Geld für gefahrene Mehrkilometer und – zur Kompensation eventueller Schäden oder Mängel am Fahrzeug – Ersatz des Minderwerts des Leasingfahrzeugs bei Rückgabe in nicht vertragsgemäßem Zustand (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 18; NJW 2004, 2823 unter II 2a bb). Letzteres folgt daraus, dass in Anbetracht der nach der Vertragsgestaltung bezweckten Vollamortisation der Anspruch des Leasinggebers auf Ersatz des Minderwerts bei Rückgabe des Fahrzeugs in vertragswidrigem Zustand dessen Anspruch auf Rückgabe des Fahrzeugs in einem vertragsgerechten Erhaltungszustand gleichzustellen ist. Für den Leasinggeber ist es insoweit unerheblich, ob er das Fahrzeug in einem vertragsgerechten oder in einem schlechteren Zustand zurückerhält, weil der hierdurch verursachte Minderwert durch eine Zahlung des Leasingnehmers in entsprechender Höhe ausgeglichen wird (Senat, NJW-RR 2013, 1067 = NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865; NJW-RR 2000, 1303 unter [II] c).

Damit kommt in diesem Zusammenhang nicht nur dem Zeitwert des zurückgegebenen Leasingfahrzeugs, sondern auch dem vom Leasingnehmer geschuldeten Minderwertausgleich die leasingtypische Amortisationsfunktion zu (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865; NJW-RR 2000, 1303). Demzufolge ist der Anspruch auf Minderwertausgleich wirtschaftlich und rechtlich als vertraglicher Erfüllungsanspruch zu charakterisieren (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 21).

b) Dem steht, anders als das BerGer. meint, auch nicht der Umstand entgegen, dass der genannte Anspruch nicht in Abschnitt IV Nr. 1 AGB-LV genannt ist, in dem ausgeführt wird, dass „die Leasing-Raten, eine vereinbarte Sonderzahlung und eine Mehrkilometerbelastung (...) Gegenleistung für die Gebrauchsüberlassung des Fahrzeugs“ sind, sondern Gegenstand einer gesonderten Regelung ist. Dass dieser Anspruch in den Leasingbedingungen nicht von vornherein als Teil der geschuldeten Gegenleistung bezeichnet wird, beruht allein darauf, dass in erster Linie die Rückgabe des Fahrzeugs in ordnungsgemäßem Erhaltungszustand und nur ersatzweise – bei Rückgabe in vertragswidrigem Zustand – Ersatz des dadurch eingetretenen Minderwerts geschuldet ist (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 20 m. w. Nachw.).

c) Da der streitgegenständlichen Klausel die für Kraftfahrzeug-Leasingverträge mit Kilometerabrechnung typische Vertragsgestaltung zugrunde liegt, ist die dabei dem Minderwertausgleich zugewiesene rechtliche Funktion und nicht die verwendete Bezeichnung maßgebend. Es ist daher unschädlich, dass entgegen der üblichen Wortwahl nicht von „Ausgleich des Minderwerts“, sondern von „Ersatz des entsprechenden Schadens“ die Rede ist. Bei diesen Formulierungen handelt es sich um Beschreibungen desselben Tatbestands. Minderwert und Schaden sind daher in diesem Zusammenhang synonyme Begriffe; Gleiches gilt für die Begriffe „Ausgleich“ und „Ersatz“ (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 21).

3. Das BerGer. hätte daher den geltend gemachten Ausgleichsanspruch nicht mit der Begründung verneinen dürfen, ein vertraglicher Erfüllungsanspruch sei nicht vereinbart worden. Die Entscheidung des BerGer. erweist sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig (§ 561 ZPO).

a) Der geltend gemachte Erfüllungsanspruch auf Minderwertausgleich ist nicht verjährt. Er unterliegt nicht der kurzen Verjährung gem. § 548 I BGB, sondern der regelmäßigen Verjährung nach §§ 195, 199 BGB (Senat, NZM 2013, 163 = DB 2012, 2865 Rdnr. 21; NJW-RR 2000, 1303 [II] c). Die mit Ablauf des Jahres 2009 in Gang gesetzte dreijährige Verjährungsfrist war zum Zeitpunkt der Klageerhebung noch nicht abgelaufen.

b) Ein Erfüllungsanspruch auf Minderwertausgleich scheidet auch – anders als dies in den Ausführungen des BerGer. zu einem möglichen Schadensersatzanspruch anklingt – nicht daran, dass die Kl. den kalkulierten Restwert des Fahrzeugs bei der anschließenden Veräußerung realisieren können.

Seine hieraus gezogene Schlussfolgerung, die Kl. habe die angestrebte Vollamortisation unabhängig von einem Minderwertausgleich erreicht, beruht auf einer unzureichenden Erfassung des Inhalts des Ausgleichsanspruchs und der Eigenart eines Kraftfahrzeugleasingvertrags mit Kilometerabrechnung.

(Die Rdnrn. 23-26 sind identisch mit den Rdnrn. 13-16 der Entscheidung BGH, NJW 2013, 2420.)

c) Entgegen der Auffassung des BerGer. ist der erzielte Verkaufserlös auch nicht aufgrund der Regelung in Abschnitt XVI Nr. 3. AGB-IV auf den Minderwertausgleichsanspruch anzurechnen. Nach dieser – auf Abschnitt X 5 („Versicherungsschutz und Schadensabwicklung“) verweisenden – Regelung bleibt eine schadensbedingte Wertminderung bei der Bezifferung des Ausgleichsanspruchs außer Betracht, soweit der Leasinggeber hierfür bereits eine Entschädigung erhalten hat. Die Klausel bezieht sich aber nur auf Zahlungen, die dem Leasinggeber explizit als Surrogat eines schadensbedingten Wertverlustes zugeflossen sind – typischerweise etwa Regulierungsleistungen der Versicherung eines Unfallbeteiligten nach einem Verkehrsunfall.

III. Nach alledem hat das angefochtene Urteil keinen Bestand; es ist aufzuheben (§ 562 I ZPO). Die Sache ist nicht zur Entscheidung reif, da das BerGer. bislang keine Feststellungen zu dem von der Kl. behaupteten Wertverlust des Fahrzeugs sowie den geltend gemachten Rücklastschriftgebühren getroffen hat. Sie ist daher an das BerGer. zurückzuverweisen (§ 563 I 1 ZPO).

Verpasster Anschlussflug

Urteil des BGH vom 07.05.2013 – X ZR 127/11 –

Den Fluggästen eines verspäteten, nach Art. 3 I in den Anwendungsbereich der FluggastrechteVO fallenden Flugs steht ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 zu, soweit sie infolge der Verspätung ihr individuelles Endziel mit einer Verspätung von mindestens drei Stunden erreichen.

2. Dies gilt auch, wenn die verspätete Ankunft am Endziel darauf beruht, dass infolge der Flugverspätung ein selbst nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallender oder selbst nicht verspäteter Anschlussflug verpasst wird.

■ Aus den Gründen:

I. Das BerGer. hat den von der Kl. geltend gemachten Anspruch auf Ausgleichszahlungen nach Art. 4 III, Art. 7 FluggastrechteVO wegen der Verspätung des Zubringerflugs und

des dadurch bedingten Nichterreichens des Anschlussflugs verneint. Einem Fluggast, der einen Flug wegen eines verspäteten Zubringerflugs nicht erreiche, stehe kein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung wegen Nichtbeförderung zu; Zubringerflug und Anschlussflug seien nach gefestigter Rechtsprechung grundsätzlich isoliert zu betrachten. Ein Anspruch wegen einer Beförderungsverweigerung komme auch nicht deshalb in Betracht, weil die Bekl. die Reisenden in Madrid trotz der verspäteten Ankunft noch hätte an Bord nehmen müssen. Selbst wenn sich das Flugzeug nach San José, wie die Kl. behaupte, noch in der Parkposition am Flugsteig befunden habe, als die Reisenden den Ausgang erreichten, habe eine Beförderungsverweigerung nicht vorgelegen, da sich die Reisenden erst nach Abschluss des Einsteigevorgangs am Ausgang eingefunden hätten. Dies sei nicht mehr rechtzeitig gewesen.

II. Diese Beurteilung hält zwar für sich genommen der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand, der Kl. stehen jedoch die geltend gemachten Ansprüche wegen der durch die Verspätung des Zubringerflugs verursachten erheblichen Verspätung bei der Ankunft am Endziel der Flugreise zu.

1. Die FluggastrechteVO ist anwendbar, da die Reisenden auf einem Flughafen in Deutschland einen Flug, nämlich den ersten gebuchten Flug von Berlin nach Madrid, angetreten haben (Art. 3 I lit. a FluggastrechteVO).

2. Der verspätete Abflug dieses Flugs hat dazu geführt, dass die Reisenden ihr Endziel San José erst einen Tag nach der geplanten Ankunft erreicht haben. Dies begründet auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen den mit der Klage geltend gemachten Ausgleichsanspruch nach Art. 7 I 1 lit. c S. 2 FluggastrechteVO; die Voraussetzungen des Art. 7 II lit. c FluggastrechteVO für eine Kürzung des Ausgleichsanspruchs liegen nicht vor.

Wie der EuGH in der Rechtssache Sturgeon/Condor (NJW 2010, 43 = RRA 2009, 282 = EuZW 2009, 890) auf die Vorlage des BGH entschieden und die Große Kammer mit Urt. v. 23.10.2012 (NJW 2013, 671 – Nelson/Lufthansa) bestätigt hat, können nicht nur die Fluggäste annullierter Flüge, sondern auch die Fluggäste verspäteter Flüge den in Art. 7 der Verordnung vorgesehenen Anspruch auf Ausgleich geltend machen, wenn sie infolge der Verspätung einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, weil sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem Luftverkehrsunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Auf eine weitere Vorlage des Senats hat der EuGH mit Urt. v. 26.02.2013 (NJW 2013, 1291 – Air France/Folkerts) ferner entschieden, dass dieser Anspruch nicht voraussetzt, dass die verspätete Erreichung des Endziels darauf beruht, dass sich der Abflug des verspäteten Flugs um die in Art. 6 I lit. a-c FluggastrechteVO genannten Zeiten verzögert hat. Es genügt daher, dass der verspätete Abflug in Berlin dafür ursächlich war, dass die Reisenden den Anschlussflug von Madrid nach San José nicht mehr erreichen konnten und infolgedessen ihr Endziel erst mit eintägiger Verspätung erreicht haben.

b) Entgegen der Auffassung der Revision beruht dieses Ergebnis nicht darauf, dass die Flugreise von Berlin nach San José als ein einziger Flug anzusehen wäre. Flug i. S. der Verordnung ist vielmehr, wie der BGH im Einzelnen begründet hat, der Luftbeförderungsvorgang, mit dem ein Luftverkehrsunternehmen die Gesamtheit der Fluggäste dieses Luftbeförderungsvorgangs auf einer von ihm angebotenen und zur Buchung zur Verfügung gestellten Flugroute von dem Startflughafen zum Landeflughafen befördert (BGH, NJW 2013, 682 = RRA 2013, 19; NJW 2009, 2743). Der Flug von Berlin nach Madrid ist mithin im Ausgangspunkt von dem (Anschluss-)Flug von Madrid nach San José zu unterscheiden. Hiervon geht auch das Urteil des EuGH v. 26.02.2013 aus (s. nur NJW 2013, 1291 Rdnrn. 16, 18 – Air France/Folkerts).

Die Selbstständigkeit der Flüge ändert indessen nichts daran, dass nach Art. 7 I 2 FluggastrechteVO für die Beurteilung der Frage, ob die Verspätung den für eine Ausgleichszahlung vorausgesetzten Umfang erreicht hat und in welcher Höhe hierfür ein Ausgleich zu erbringen ist, nicht das Ziel des einzelnen Flugs, sondern der letzte Zielort oder (gleichbedeutend) das Endziel (Art. 2 lit. h FluggastrechteVO) maßgeblich ist, an dem der Fluggast infolge der Verspätung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt. Hiermit trägt die Verordnung dem Umstand Rechnung, dass die Annullierung oder Verspätung eines Flugs die einzelnen Fluggäste unterschiedlich stark beeinträchtigen kann, je nachdem, wie sie sich auf die Erreichung des individuellen Endziels ihrer Flugreise auswirkt (BGH, NJW 2013, 682 = RRA 2013, 19 Rdnr. 15).

c) Den von der Kl. geltend gemachten Ausgleichsansprüchen steht es auch nicht entgegen, dass der Anschlussflug von Madrid nach San José, dem Endziel der Flugreise, selbst nicht verspätet war.

Zwar hat der EuGH in seinem Urt. v. 26.02.2013 gemeint, dass die FluggastrechteVO „zwei unterschiedliche Fälle der Verspätung eines Flugs“ betreffe (NJW 2013, 1291 Rdnr. 28 – Air France/Folkerts) und aus der Definition des Endziels gefolgert, dass es im Fall eines Flugs mit Anschlussflügen für die Zwecke der in Art. 7 FluggastrechteVO vorgesehenen Ausgleichszahlung allein auf die Verspätung ankomme, die gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel, d.h. dem Zielort des letzten Flugs des betreffenden Fluggasts, festgestellt werde (NJW 2013, 1291 Rdnr. 35 – Air France/Folkerts). Er hat demgemäß in seiner Antwort auf die Vorlagefrage ausgeführt, dass die Zahlung nicht vom Vorliegen einer Verspätung beim Abflug und somit nicht von der Einhaltung der in Art. 6 FluggastrechteVO aufgeführten Voraussetzungen abhängt. Dies bedeutet jedoch nur, dass eine Abflugverspätung und insbesondere eine Abflugverspätung, die das in Art. 6 bezeichnete Ausmaß überschreitet, nicht notwendige Voraussetzung des Ausgleichsanspruchs ist, und darf nicht dahin missverstanden werden, dass die Abflugverspätung den Ausgleichsanspruch nicht begründen könnte, wenn der Anschlussflug zum Endziel für sich genommen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt oder selbst nicht mit Verspätung ausgeführt worden ist. Vielmehr hat der Gerichtshof seine Rechtsprechung

zum Ausgleichsanspruch bei Verspätung gerade für den Fall des in Folge einer solchen Verspätung verpassten Anschlussflugs weiterentwickelt. Das Urteil vom 26.02.2013 ändert mithin nichts daran, dass Fluggäste, die auf einem Flughafen auf dem Gebiet eines Mitgliedstaats der Union einen Flug antreten, eine Ausgleichszahlung beanspruchen können, wenn der verspätete Abflug dieses Flugs zur Folge hat, dass das Endziel mit einer Verspätung von mindestens drei Stunden erreicht wird. Der gleiche Anspruch besteht, wenn der Flug zwar pünktlich abgeht, aber etwa wegen einer außerplanmäßigen Zwischenlandung gleichwohl unpünktlich ankommt und dies wiederum dazu führt, dass das Endziel mit einer Verspätung von mindestens drei Stunden erreicht wird; auch dann liegt nach dem Urteil (NJW 2013, 1291 – Air France/Folkerts) ein verspäteter (Erst-)Flug vor. Hingegen kann eine Störung, die erst bei einem Anschlussflug auftritt, für den die Verordnung nach Art. 3 I nicht gilt, einen Ausgleichsanspruch auch dann nicht begründen, wenn sie dazu führt, dass das Endziel mit erheblicher Verspätung erreicht wird (BGH, NJW 2013, 682 = RRA 2013, 19 Rdnr. 17).

3. Der Einwand der Revisionsbekl., die Auslegung der FluggastrechteVO durch die Rechtsprechung des EuGH sei von den der EU Kompetenzen nicht mehr gedeckt und deshalb von Verfassungen wegen nicht zu befolgen, führt zu keiner anderen Beurteilung.

a) Zunächst stellt sich im Streitfall nicht die Frage nach den Grenzen der Zuständigkeit der EU, die hinsichtlich der FluggastrechteVO und der in ihr geregelten Rechte und Pflichten der Luftverkehrsunternehmen und der Fluggäste außer Zweifel steht. Es ist auch nicht zweifelhaft, dass das Unionsrecht einen Ausgleichsanspruch für den Fall einer großen Verspätung vorsehen kann, so dass nicht in Betracht kommt, dass der EuGH durch die entsprechende Auslegung der FluggastrechteVO in der Union nicht übertragene Kompetenzen der Mitgliedstaaten eingegriffen haben könnte.

b) Der Senat könnte daher die FluggastrechteVO nicht anders auslegen, ohne dem EuGH die Frage der Vereinbarkeit seiner Rechtsprechung mit dem Primärrecht der EU vorzulegen. Hierzu besteht jedoch keine Veranlassung.

In ihrem Urteil v. 23.10.2012 (NJW 2013, 671 – Nelson/Lufthansa) hat die Große Kammer des Gerichtshofs die Gleichstellung der durch große Verspätungen betroffenen Passagiere mit den Passagieren annullierter Flüge nochmals ausführlich begründet. Sie hat insbesondere darauf hingewiesen, dass Art. 5 I lit. c Nr. iii der Verordnung dem Luftverkehrsunternehmen einen gewissen Spielraum einräume, dem Fluggast eines spät annullierten Flugs eine anderweitige Beförderung anbieten zu können, ohne ihm einen Ausgleich zahlen zu müssen. Auch wenn das Luftverkehrsunternehmen die ihm eingeräumten Möglichkeiten in vollem Umfang nutze, dürfe jedoch die Gesamtdauer der angebotenen anderweitigen Beförderung die planmäßige Dauer des annullierten Flugs nicht um drei Stunden oder mehr übersteigen; bei Überschreitung dieser Grenze seien dem Fluggast zwingend Ausgleichszahlungen zu leis-

ten. Dagegen räume keine Bestimmung der FluggastrechteVO ausdrücklich den Fluggästen verspäteter Flüge einen solchen Anspruch auf eine Ausgleichsleistung ein, auch wenn sie ihr Endziel erst drei Stunden nach der geplanten Ankunftszeit und noch später erreichten. Der (primärrechtliche) Grundsatz der Gleichbehandlung verlange indessen, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht wie hier nicht objektiv gerechtfertigt sei (NJW 2013, 671 Rdnrn. 31-33 – Nelson/Lufthansa).

Aus der allerdings nicht maßgeblichen Sicht des deutschen Rechts handelt es sich hierbei um eine durch das Primärrecht zusätzlich gestützte Analogie. Der BGH hat es in seinem Vorlagebeschluss im Fall „Sturgeon“ für möglich gehalten, dass eine erhebliche Verzögerung des Abflugs als Annullierung des Flugs anzusehen sein könne und den Ausgleichsanspruch wegen Annullierung auslöse, da eine nicht erkennbar vom Verordnungsgeber gewollte Schutzlücke aufträte, wenn auch eine erhebliche, im Vorlagefall mehr als 24 Stunden betragende Verspätung keinen Ausgleichsanspruch auslöse und es die Luftverkehrsunternehmen jedenfalls in gewissem Umfang in der Hand hätten, die Rechtsfolgen einer Annullierung durch in der Dauer nicht begrenzte Verschiebungen der Abflugzeit zu umgehen (BGH, NJW 2007, 3437 = EuZW 2007, 709 Rdnrn. 18 ff.). Diesem Ansatz ist der Unionsgerichtshof nicht gefolgt, weil die Verordnung eine zeitliche Grenze für Verspätungen nicht bestimmt hat, hat aber gleichwohl die Rechtsfolgen einer Annullierung in angepasster Form für anwendbar erklärt. Diese methodische Differenz ist nicht geeignet, den Vorwurf einer Missachtung der Bindung des Richters an das Gesetz zu begründen. Vielmehr hat sich der Unionsgerichtshof der richterlichen Aufgabe gestellt, diejenige Lücke zu füllen, die der Verordnungstext dadurch gelassen hat, dass er einerseits auch für erheblich verspätete Flüge keinen Ausgleichsanspruch vorsieht und andererseits kein objektives, dem Einfluss des betroffenen Luftverkehrsunternehmens entzogenes Kriterium dafür formuliert, wann eine Verspätung unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Verordnung wie oder als eine Annullierung angesehen werden muss. Dementsprechend sieht nunmehr auch der Vorschlag der Kommission v. 13.03.2013 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats zur Änderung der Fluggastrechteverordnung (COM [2013] 130 final) vor, für große Verspätungen in Art. 6 II und für verpasste Anschlussflüge in einem neuen Art. 6a zeitliche Grenzen für die verzögerte Ankunft am Endziel zu bestimmen, jenseits deren ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 FluggastrechteVO bestehen soll.

Vor diesem Hintergrund ist es nur folgerichtig, wenn der EuGH in seinem Urteil v. 26.02.2013 (NJW 2013, 1291 – Air France/Folkerts) bei verspäteten Flügen für den Ausgleichsanspruch nur die verspätete Ankunft in den Blick nimmt. Mit der Schaffung eines von der Verordnung nicht vorgesehenen Tatbestands der Ankunftsverspätung hat dies nichts zu tun. Vielmehr entspricht es dem Regelungskonzept der FluggastrechteVO, dass es bei einem erheblich verspäteten Flug für die am Abflugort zu erbringenden Unterstützungsleistungen nach den Art. 8

und 9 auf die Abflugzeit, beim Ausgleichsanspruch aber nicht anders als bei der Annullierung auf die für das Maß der Beeinträchtigung maßgebliche Ankunftszeit ankommt.

III. Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 286 I, 288 BGB, § 9 I ZPO.

Fußgängerunfall beim Abbiegen

Beschluss des OLG Karlsruhe (Zivilsenat Freiburg) vom 04.04.2013 – 9 U 118/12 –

1. Wenn eine Fußgängerin im Bereich einer Kreuzung am Fahrbahnrand mit Blickrichtung zur gegenüberliegenden Straßenseite steht, muss ein einbiegender Fahrzeugführer damit rechnen, dass die Fußgängerin die Straße überqueren will. Der Fahrzeugführer muss in diesem Fall der Fußgängerin gemäß § 9 III 3 StVO den Vorrang gewähren.

2. Bei einem Verstoß des Fahrzeugführers gegen § 9 III 3 StVO kann eine Haftungsquote von 50 % in Betracht kommen, wenn die Fußgängerin bei genügender Aufmerksamkeit vor dem Betreten der Straße das herannahende Fahrzeug ohne Schwierigkeiten hätte bemerken können.

■ Aus den Gründen:

Die Berufung der Bekl. dürfte wohl offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg haben. Auch die übrigen rechtlichen Gesichtspunkte gemäß § 522 II ZPO dürften eine mündliche Verhandlung wohl nicht geboten erscheinen lassen. Im Einzelnen:

1. Die Bekl. sind verpflichtet, auf den materiellen Schaden der Kl. insgesamt 439,35 € zu zahlen. Die gesamtschuldnerische Haftung der Bekl. beruht auf §§ 7 I StVG, 115 I VVG, 421 BGB. „Höhere Gewalt“ im Sinne von § 7 II StVG liegt nicht vor, da die Bekl. Ziff. 1 den Unfall durch einen schuldhaften Verkehrsverstoß verursacht hat. Die Kl. hat allerdings selbst durch ein schuldhaftes Verhalten zu dem Verkehrsunfall beigetragen, so dass sich die Haftung der Bekl. gemäß §§ 9 StVG, 254 I BGB reduziert. Das Mitverschulden der Kl. ist jedoch mit maximal 50 % zu bewerten, so dass der Kl. der geltend gemachte hälftige Schadensersatz zusteht. Aus dem unstrittigen materiellen Schaden von 878,71 € ergibt sich die Klageforderung in Höhe von 439,35 €.

a) Bei der Abwägung gemäß §§ 9 StVG, 254 I BGB ist ein schuldhafter Verkehrsverstoß der Bekl. Ziff. 1 zu berücksichtigen. Sie hat entgegen § 9 III 3 StVO nicht die notwendige Rücksicht auf die Kl. genommen.

aa) Da sich der Unfall in einem Abbiegevorgang der Bekl. Ziff. 1 ereignet hat, galt für sie die Regelung gemäß § 9 III 3 StVO, wonach sie „auf Fußgänger ... besondere Rücksicht nehmen“ musste. Nach der gesetzlichen Regelung war die Bekl. Ziff. 1 zudem verpflichtet, „wenn nötig“ wegen eines Fußgängers auch zu warten. Aus der gesetzlichen Regelung ergibt sich, dass für die Kl., die die E.straße überqueren wollte, ein Vorrang oder zumindest eine vorrangähnliche Situation gegenüber dem abbiegenden Fahrzeug der Bekl. Ziff. 1 bestand. Dieses Verhältnis (Vorrang oder vorrangähnliche Situation) ergibt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes (besondere Rücksichtnahme und Wartepflicht „wenn nötig“).

Die gesetzliche Regelung in § 9 III 3 StVO korreliert mit der Regelung in § 25 III 1 StVO, wonach Fußgänger Straßen vorrangig „an Kreuzungen oder Einmündungen“ überqueren sollen, und zwar auch dann, wenn sich dort keine Lichtzeichenanlage und kein Fußgängerüberweg befindet. Der Vorrang von Fußgängern gemäß § 9 III 3 StVO bzw. die vorrangähnliche Situation berücksichtigt, dass Fußgänger beim Überqueren einer Straße im Bereich einer Einmündung vor allem den querenden Verkehr beachten müssen und sich nicht ohne Weiteres gleichzeitig nach schräg rückwärts orientieren können, um auf einbiegende Fahrzeuge zu achten (vgl. OLG Hamm, NZV 2013, 190).

Die Regelung in § 9 III 3 StVO ist ähnlich formuliert wie die Vorrangregelung für Fußgänger bei Fußgängerüberwegen gemäß § 26 I 2 StVO („... nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranzufahren; wenn nötig, müssen sie warten“). In der Rechtsprechung ist der Vorrang von Fußgängern beim Abbiegen eines Kraftfahrzeugs gemäß § 9 III 3 StVO anerkannt. Soweit in der Rechtsprechung teilweise von einer „vorrangähnlichen Situation“ gesprochen wird, sind inhaltliche Unterschiede bei den Pflichten der beteiligten Verkehrsteilnehmer gegenüber einem „Vorrang“ nicht ohne Weiteres erkennbar. (Vgl. insbesondere OLG Hamm, NZV 2005, 94; OLG München, DAR 2006, 394; LG Saarbrücken, SVR 2011, 108; OLG Hamm, NZV 2013, 190; Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 12. Aufl. 2012, Rdnr. 455a; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 9 StVO, Rdnr. 43; Zieries in Geigel, Der Haftpflichtprozess, 26. Aufl. 2011, § 9 StVO, Rdnr. 288, 289; ebenso entgegen der inhaltlich nicht zutreffenden Zitierung des Beklagtenvertreters Greger, NZV 1990, 409, 410.)

bb) Der Vorrang oder die vorrangähnliche Situation gemäß § 9 III 3 StVO verpflichtet den abbiegenden Fahrzeugführer nicht nur dazu, einem Fußgänger den Vortritt zu lassen, der bereits begonnen hat, die Fahrbahn zu überqueren. Vielmehr ist der abbiegende Fahrzeugführer schon dann zur Rücksichtnahme verpflichtet, wenn er mit der Möglichkeit rechnen muss, dass ein Fußgänger die Fahrbahn überqueren könnte (vgl. OLG Hamm, NZV 2005, 94; OLG München a.a.O.; LG Saarbrücken a.a.O.; OLG Hamm, NZV 2013, 190; Zieries in Geigel a.a.O., § 9 StVO, Rdnr. 288; König in Hentschel/König/Dauer a.a.O.). Die Anforderungen an das Verhalten eines abbiegenden Kraftfahrzeugführers gegenüber Fußgängern sind nach der gesetzlichen Regelung in § 9 III 3 StVO zumindest ähnlich wie die

Anforderungen an einen Kraftfahrzeugführer, der sich einem Fußgängerüberweg nähert (so ausdrücklich Zieries a.a.O., § 9 StVO, Rdnr. 288). Das heißt, dass ein abbiegender Fahrzeugführer vor dem Abbiegevorgang beobachten muss, ob sich im Bereich der Einmündung von links oder von rechts Fußgänger dem Straßenrand nähern, um die Fahrbahn zu überqueren. Wenn eine Verkehrssituation besteht, bei der mit einem Überqueren der Fahrbahn durch einen Fußgänger gerechnet werden muss, ist Rücksichtnahme erforderlich; der abbiegende Fahrzeugführer muss dann entweder warten oder er muss sich in seinem Fahrverhalten so darauf einstellen, dass er jederzeit rechtzeitig vor dem Fußgänger, der die Fahrbahn eventuell betritt, bremsen kann. Insbesondere dann, wenn ein Fußgänger bereits am Fahrbahnrand steht mit Blickrichtung zur gegenüberliegenden Straßenseite, muss ein Fahrzeugführer damit rechnen, dass der Fußgänger die Fahrbahn überqueren will (vgl. zu den entsprechenden Pflichten eines Fahrzeugführers an Fußgängerüberwegen König in Hentschel/König Dauer a.a.O., § 26 StVO, Rdnr. 16 ff.; Zieries a.a.O., § 26 StVO, Rdnr. 619 ff.).

cc) Diese Verpflichtungen hat die Bekl. Ziff. 1 vor dem Unfall verletzt. Sie hat nach eigenen Angaben (vgl. das Protokoll der Anhörung vor dem LG) die Kl. vor und während des Abbiegevorgangs nicht gesehen, obwohl es nach den Feststellungen des Sachverständigen keine Sichtbehinderungen gab, und die Kl. für die Bekl. Ziff. 1 auf dem Gehweg ohne Schwierigkeiten zu erkennen war. (Vgl. auch die Lichtbilder im Gutachten des Sachverständigen.) Die Bekl. Ziff. 1 hat mithin gegen ihre Verpflichtung verstoßen, Fußgänger, auf welche sie gemäß § 9 III 3 StVO Rücksicht nehmen musste, beim Abbiegevorgang zu beobachten. Die Kl. stand bereits am Rand des breiten Bürgersteigs mit Blickrichtung zur gegenüberliegenden Straßenseite, woraus die Bekl. Ziff. 1 schließen musste, dass mit der Möglichkeit eines Überquerens der Straße durch die Kl. zu rechnen war. Dementsprechend hätte die Bekl. Ziff. 1 entweder abwarten müssen, ob die Kl. die Straße überqueren würde, oder sie hätte so langsam (Schrittgeschwindigkeit, vgl. das Gutachten des Sachverständigen K.) vorbeifahren müssen, dass sie jederzeit bei einem Betreten der Straße durch die Kl. rechtzeitig ihr Fahrzeug hätte zum Stillstand abbremsen können. Außerdem hätte die Bekl. Ziff. 1 die Möglichkeit gehabt, beim Einbiegen nach links in der E.straße auf die rechte Fahrspur zu fahren. Denn dann hätte sie einen wesentlich größeren Abstand zur links auf dem Gehweg befindlichen Kl. gehabt und hätte erheblich mehr Zeit zur Reaktion gehabt, um eine Kollision zu vermeiden. In allen drei möglichen Verhaltensvarianten wäre es nicht zum Unfall gekommen. Die Pflichtverletzung der Bekl. Ziff. 1 war mithin ursächlich für das Unfallgeschehen.

b) Allerdings ist auch ein Mitverschulden der Kl. (§ 254 I BGB) zu berücksichtigen. Denn die Kl. hätte, wenn sie unmittelbar vor dem Betreten der Straße nach rechts geschaut hätte, erkennen können, dass das Fahrzeug der Bekl. Ziff. 1 bereits angefahren war und sich im Abbiegevorgang befand. Die Kl. hätte in dieser Situation die Straße ungeachtet der gleichzeitigen Pflichtverletzung der Bekl. Ziff. 1 nicht betreten dürfen. (Vgl. zur Verpflichtung zur Rücksichtnahme der Kl. gegenüber der

Bekl. Ziff. 1 in dieser Situation Zieres a.a.O., § 9 StVO, Rdnr. 289.)

c) Die Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge gemäß §§ 9 StVG, 254 I BGB führt dazu, dass der Verkehrsverstoß der Bekl. Ziff. 1 jedenfalls mit mindestens 50 % zu bewerten ist. Die Pflichtverletzung der Kl. wiegt zumindest nicht schwerer als die Pflichtverletzung der Bekl. Ziff. 1. Dies ergibt sich zum einen daraus, dass der Kl. in der konkreten Verkehrssituation grundsätzlich der Vorrang oder eine vorrangähnliche Stellung gegenüber dem Fahrzeug der Bekl. Ziff. 1 zukam (siehe oben). Die Verpflichtungen zur Rücksichtnahme gegenüber Fußgängern auf einem Fußgängerüberweg (§ 26 StVO) oder in einer Abbiegesituation (§ 9 III 3 StVO) gehören zudem zu den grundlegenden Pflichten eines Kraftfahrzeugführers im Straßenverkehr.

2. Zu Recht hat das LG der Kl. einen Schmerzensgeldbetrag von 25.000,00 € nebst Zinsen zugesprochen (wird ausgeführt).

3. Zu Recht hat das LG festgestellt, dass die Bekl. der Kl. auch andere materielle und zukünftige immaterielle Schäden auf der Basis einer Haftungsquote von 50 % zu ersetzen haben. Denn es kommen sowohl materielle als auch immaterielle Schäden der Kl. in der Zukunft in Betracht, die durch die bezifferten Anträge noch nicht abgedeckt sind.

EU-Geldsanktionen und Halterhaftung

Beschluss des OLG Köln vom 21.05.2012 – 2 Ss Rs 2/12 –

Der Betroffene kann sich gegen einen auf Grundlage einer Halterhaftung ergangenen Bußgeldbescheid aus dem EU-Ausland nicht im Vollstreckungsverfahren in Deutschland zur Wehr setzen, wenn er im ausländischen Verfahren nicht auf seine Nichtverantwortlichkeit hingewiesen hat.

■ Aus den Gründen:

Auf Antrag des Bundesamtes für Justiz war der Bescheid des Centraal Justitieel Incassobureau (Ministerie van Justitie) in Leeuwarden/Niederlande vom 17.04.2011 für vollstreckbar zu erklären und die darin festgesetzte Geldsanktion von 78 € in eine Geldbuße von 78 € umzuwandeln.

Die Voraussetzungen für die Vollstreckung der Geldsanktion in der Bundesrepublik Deutschland sind erfüllt. Zulässigkeitshindernisse bestehen nicht. Das Ersuchen der niederländischen Behörden um Übernahme der Vollstreckung ist von einer zuständigen Behörde gestellt worden.

Die in § 87a IRG aufgeführten Vollstreckungsunterlagen liegen vor. Der Bescheid des Centraal Justitieel Incassobureau vom 17.04.2011 ist, wie sich aus dem Farbdruck ergibt, ein

Original des zu vollstreckenden Bescheides. Im Übrigen ist nach der Begründung des Gesetzentwurfs das Vorliegen einer Kopie, die keine Zweifel an der Authentizität des übermittelten Dokumentes aufkommen lässt, ausreichend (vgl. BT-Drucks. 17/1288 S. 22; zustimmend Trautmann in: Schomburg/Lagodny/Gleiß/Hackner, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, 5. Aufl. § 87a Rdnr. 2; Johnson in: Grützner/Pötz/Kreß, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, Stand: Januar 2011, § 87a Rdnr. 2).

Warum die Gesetzesbegründung, wie das AG meint, für die Auslegung des Begriffs „beglaubigte Abschrift“ irrelevant sein soll, erschließt sich nicht. Zweifel an der Echtheit des vorgelegten Schriftstücks ergeben sich vorliegend nicht. Sie sind auch vom AG nicht dargetan worden. Das gilt auch für die fehlende Unterschrift unter dem Bescheid, der ersichtlich im EDV-Verfahren hergestellt worden ist. Ein im EDV-Verfahren hergestellter Bußgeldbescheid genügt auch nach deutschem Recht ohne Unterschrift der Schriftform (Seitz in: Göhler, OWiG, 15. Auflage, vor § 65 Rdnr. 4, § 66 Rdnr. 33).

Die Bescheinigung nach Art. 4 II des Rahmenbeschlusses ist von den niederländischen Behörden entsprechend § 87a Ziff. 2 IRG ausgefüllt und unterschrieben worden.

Die beiderseitige Sanktionierbarkeit der Tat gem. § 87b IRG Abs. 1 1 IRG ist nicht zu prüfen, da es sich bei Straßenverkehrsverstößen nach dem Recht des ersuchenden Mitgliedstaates um eine Katalogtat i.S.d. Art. 5 des Rahmenbeschlusses handelt. Die Sanktionierbarkeit nach deutschem Recht ist bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung aber auch zweifellos gegeben.

Ein Zurückweisungsgrund gem. § 87b, 87b Abs. 3 IRG liegt nicht vor. Insbesondere greift § 87b, 87b Abs. 3 Ziff. 9 IRG nicht ein, da die Betr. nicht gegenüber dem Bundesamt für Justiz als der nach inländischem Recht zuständigen Bewilligungsbehörde geltend gemacht hat, sie habe in dem ausländischen Verfahren keine Gelegenheit gehabt einzuwenden, für den Verkehrsverstoß nicht verantwortlich zu sein.

Die Vollstreckbarkeitserklärung einer Geldsanktion, die in den Niederlanden auf der Grundlage von Art. 5 wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften gegen eine juristische Person als Halter eines Fahrzeugs, dessen Fahrer zum Zeitpunkt des Verkehrsverstoßes nicht bekannt ist, verhängt worden ist, verstößt auch nicht gegen den Ordre-public-Vorbehalt in § 73 i.V.m. § 86 IRG. Die vom AG in der angefochtenen Entscheidung erhobenen Einwände greifen insoweit nicht durch.

Zwar ist es offensichtlich, dass die juristische Person den Verkehrsverstoß nicht begangen haben kann. Auch gehört das Schuldprinzip zu den wegen Art. 79 Abs. 3 GG unverfügbaren Grundsätzen der verfassungsmäßigen Ordnung (BVerfGE 22, Seite 254; 123, 123 Seite 267 Rn. 364). Es gilt nicht nur für Straftaten, sondern auch eine Ordnungswidrigkeit kann nur geahndet werden, wenn der Täter vorwerfbar gehandelt hat

(BVerfGE 9, Seite 167 Rn. 14; Gürtler in: Göhler a.a.O. vor § 1 Rn. 30). Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat allerdings angesichts der Geringfügigkeit des Verstoßes und der Sanktion einerseits und der Vielzahl der insgesamt begangenen Verstöße andererseits die niederländische Regelung über die Halterhaftung für mit Art. 6 EMRK, Art. 6 Abs. 2 EMRK vereinbar gehalten (vgl. EGMR, Beschl. v. 19.10.2004 Az. 66273/01, Falk v. Netherlands, HRRS 2005, Nr. 209, Rdnr. 47 f.). Vorliegend geht es im Übrigen allein um die Vollstreckung einer in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Sanktion. Im Rahmen der Vollstreckungshilfe ist aber anerkannt, dass ein Verstoß gegen unabdingbare Grundsätze der Verfassung der Leistung von Rechtshilfe nicht entgegensteht, wenn die Bundesrepublik sicherstellt, dass dem Verstoß abgeholfen wird. So ist die Auslieferung zur Vollstreckung eines Abwesenheitsurteils, bei dem die Mindestrechte der Verteidigung nicht gewahrt worden sind, nach § 83 Ziff. 3 IRG zulässig, wenn der ersuchende Staat das Recht auf ein neues Gerichtsverfahren zusichert (Böse a.a.O.). Für die Fälle verschuldensunabhängiger Haftung hat der nationale Gesetzgeber den verfassungsrechtlichen Bedenken ausreichend dadurch Rechnung getragen, dass in § 87b Abs. 3 Ziff. 9 IRG für den Fall, dass der Betr. gegenüber dem Bundesamt für Justiz geltend macht, er habe im ausländischen Verfahren nicht einwenden können, für die Handlung nicht verantwortlich zu sein, ein Zulässigkeitshindernis geschaffen worden ist. Während in § 87d Abs. 2 IRG des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zunächst nur ein fakultatives Bewilligungshindernis vorgesehen war, ist auf Empfehlung des Rechtsausschusses in § 87b Abs. 3 Ziff. 9 IRG nunmehr zwingend die Ablehnung des Ersuchens um Vollstreckung einer Geldsanktion vorgeschrieben (vgl. BT-Drucks. 17/2458). Erhebt der Betr. im Anhörungsverfahren durch das Bundesamt für Justiz den Einwand nicht, wird durch die Vollstreckung der Sanktion gegen ihn nicht der unabdingbare Kernbereich des Rechtsstaatsprinzips verletzt. Dies gilt umso mehr, als bei verwaltungsrechtlichen Sanktionen wegen Ordnungswidrigkeiten – anders als beim Schuldvorwurf wegen einer Straftat – die Sphäre des Ethischen nicht erreicht wird. Es liegt bloßer Ungehorsam gegen Ordnungsrecht der staatlichen Verwaltung vor (BVerfGE 9, Seite 167). Nimmt der Betr. insoweit eine – mit dem Schuldprinzip nicht in Einklang stehende – Sanktion hin, obwohl er die Möglichkeit hätte, ihre Vollstreckung allein durch die bloße Geltendmachung eines Einwandes unabdingbar abzuwenden, besteht von Verfassungs wegen kein Anlass, ihn von der Geldbuße freizustellen, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist.

Dabei kann die juristische Person als Fahrzeughalter durchaus ein Interesse daran haben, den Namen eines Mitarbeiters, der das Fahrzeug gefahren hat, nicht zu offenbaren, und stattdessen die Zahlung der Geldsanktion zu übernehmen oder etwa einen Ausgleich im Innenverhältnis vorzunehmen.

Die Regelung verstößt auch nicht gegen den Grundsatz, dass aus dem Schweigen des Beschuldigten keine ihm nachteiligen Schlüsse gezogen werden dürfen, der ebenfalls für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten gilt (Gürtler a.a.O. § 55

Rdnr. 10). Die Beweisregel gehört jedoch nicht zu dem nach Art. 25 GG zu beachtenden völkerrechtlichen Mindeststandard (BVerfG Beschl. v. 22.06.1992, Az. 2 BvR 1901/91 2 BvR 1901/91). Im Übrigen beruht die in den Niederlanden verhängte Sanktion nicht auf dem Schweigen des Betr., sondern auf seiner Eigenschaft als Halter des Fahrzeugs, mit dem ein Verkehrsverstoß begangen worden ist. Bedeutung kommt dem Schweigen nur insoweit zu, als es die Leistung von Vollstreckungshilfe zulässt.

Der Senat hält daher in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. B. die Vollstreckung einer Geldsanktion, die in einem Mitgliedstaat der EU aufgrund einer Halterhaftung gegen eine juristische Person verhängt worden ist, für verfassungsgemäß (im Ergebnis ebenso: OLG Düsseldorf Beschl. v. 09.02.2012 Az. III – 3 AR 6/11; Trautmann a.a.O. § 87b Rdnr. 42 ff.; Johnson a.a.O. § 87b Rdnr. 18 ff.).

Der Einwand des AG, die im Rahmen des Antrags auf Vollstreckbarkeitserklärung und Umwandlung der Geldsanktion abgegebene Erklärung des Bundesamtes für Justiz, keine Bewilligungshindernisse geltend zu machen, sei ermessensfehlerhaft, verkennt, dass nach § 87d IRG eine grundsätzliche Pflicht zur Bewilligung besteht und einer der Ausnahmetatbestände gemäß § 87d Ziff. 1 und 2 IRG offensichtlich nicht eingreift. Ein darüber hinausgehender Ermessensspielraum der Behörde besteht nicht, da die Bewilligungshindernisse in § 87d IRG abschließend geregelt sind (vgl. Johnson a.a.O. § 87d Rdnr. 1). Das in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung für den vorliegenden Fall der verschuldensunabhängigen Halterhaftung vorgesehene fakultative Bewilligungshindernis ist in § 87b, § 87b Abs. 3 Ziff. 9 IRG zu einer Zulässigkeitsvoraussetzung umgestaltet worden.

Die in der niederländischen Entscheidung festgesetzte Geldsanktion von 78,00 € ist daher gemäß § 87i, 87i Abs. 3 S. 2 IRG entsprechend 30 OWiG in eine Geldbuße derselben Höhe umzuwandeln, da nach deutschem Recht allein nach dieser Norm wegen Ordnungswidrigkeiten eine Geldbuße gegen juristische Personen verhängt werden kann.

Der Senat bemerkt vorsorglich, dass insoweit ein Spielraum hinsichtlich der Höhe der Sanktion nicht besteht.

Eine Anpassung gem. §§ 87i IRG, § 87i Abs. 3 S. 3, §§ 87f, 87f Abs. 2, 54 Abs. 2 und Abs. 4 IRG kommt bei Vollstreckungsersuchen aus Mitgliedstaaten aus dem Euro-Raum praktisch nicht in Betracht. Für eine Abänderung etwa bei Verkehrsordnungswidrigkeiten in Anlehnung an den inländischen Bußgeldkatalog fehlt eine Rechtsgrundlage (so zutreffend OLG Koblenz, Beschl. v. 20.01.2012 DAR 2012, 219).

Die Kosten des Beschwerdeverfahrens sind nicht der Betr. aufzuerlegen. Das Verfahren nach § 87i IRG ist dem Exequaturverfahren nachgebildet, in dem ebenfalls eine Kostentragungspflicht des Betr. nicht vorgesehen ist (Trautmann a.a.O. § 87i Rdnr. 20; Schomburg/Hackner in: Schomburg/Lagodny/Gleiß/Hackner, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen, 5. Auflage,

§ 57 Rdnr. 3). Das gilt ebenso für das Verfahren der Rechtsbeschwerde, wenn nicht der Betr. das Rechtsmittel eingelegt hat.

Schlüsselverlust als Gefahrerhöhung

Urteil des OLG Hamm vom 03.07.2013 – 20 U 226/12 –

Zu den Voraussetzungen einer Gefahrerhöhung bei Verwahrung der Zulassungsbescheinigung im Fahrzeuginnern, bei Verlust eines Schlüssels und der nicht grobfahrlässigen Unterlassung einer Unterrichtung des Versicherers.

■ Aus den Gründen:

„ ... Die Klage ist begründet. Der Kl. hat gegen die Bekl. einen Anspruch auf Zahlung von 5.265 EUR an die S Bank AG zu dem von ihm für die Finanzierung des versicherten Fahrzeugs aufgenommenen Darlehen.

1. Der Anspruch beruht auf Ziffer A. 2.6.1.a AKB der für den versicherten Wagen von der Bekl. zugesagten Kaskoversicherung. Danach schuldet die Bekl. bei bedingungsgemäßigem Verlust des Fahrzeugs den Wiederbeschaffungswert des Wagens.

a) Der Kl. hat bewiesen, dass der Verlust des versicherten Fahrzeugs auf einer Entwendung durch Diebstahl i.S.v. Ziffer A. 2.2.2 AKB beruht. Ihm kommen nach der von der Rspr. entwickelten sog. Dreistufentheorie als VN Beweiserleichterungen dergestalt zugute, dass er auf erster Stufe nur ein Mindestmaß von Tatsachen beweisen muss, die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auf einen bedingungsgemäßigen Fahrzeugdiebstahl hinweisen. Dieser Beweis ist erbracht, wenn der VN nachweist, das Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort abgestellt und dort später nicht wieder aufgefunden zu haben (vgl. BGH VersR 2002, 431, juris-Rn 8 ...). Nur wenn dem VR demgegenüber der Beweis von Tatsachen gelingt, aus denen sich die erhebliche Wahrscheinlichkeit einer Vortäuschung des Versicherungsfalls ergibt, hat der VN den Vollbeweis einer bedingungsgemäßigen Entwendung zu erbringen (vgl. BGH VersR 1999, 181, juris-Rn 11).

aa) Der Kl. hat mit Aussage der von ihm benannten Zeugin L zunächst bewiesen, dass der versicherte Wagen am späten Nachmittag des 13.11.2010 in der G-Straße in 1 auf der Höhe seines Wohnhauses abgestellt worden ist. Die Zeugin L hat wie in erster Instanz glaubhaft geschildert, dass sie mit dem Kl. am Samstagnachmittag einkaufen gewesen sei und dabei das Auto gesteuert habe. Sie habe dementsprechend nach Rückkehr zur Wohnung des Kl. den Wagen am Straßenrand abgestellt. Der Senat hält die Angaben der Zeugin für plausibel. (wird ausgeführt)

bb) Zwar hat die Zeugin nicht auch bestätigen können, dass der versicherte Wagen am Folgetag, dem 14.11.2010, nicht mehr aufzufinden war. Dieser Beweis ist dem Kl. jedoch im Wege seiner persönlichen Angaben gelungen. Dem VN, dem keine bzw. nur unzureichende Beweismittel für den Nachweis des äußeren Bildes einer Entwendung zur Verfügung stehen, steht der Weg offen, im Rahmen seiner persönlichen Anhörung dem Gericht die notwendige Überzeugung von einer bedingungsgemäßigen Entwendung zu verschaffen. Auf die Angaben des VN lässt sich die gerichtliche Überzeugung nur dann nicht stützen, wenn die Vermutung seiner Redlichkeit vom VR erschüttert worden ist (vgl. BGH VersR 1996, 575, juris-Rn 10). Dies ist hier nicht der Fall.

Der Kl. hat geschildert, dass er am Sonntagmorgen auf dem Weg zum Brötchenholen bemerkt habe, dass das versicherte Fahrzeug sich nicht mehr dort befand, wo es am Vortag abgestellt worden war. Nachvollziehbar hat er angegeben, zunächst die Zeugin L danach befragt zu haben, ob diese den Wagen umgeparkt habe. Dies hatte die Zeugin im Übrigen in ihrer Vernehmung bestätigt. Als die Zeugin dies verneint habe, sei ihm klar geworden, dass das Fahrzeug von einem unbekanntem Dritten weggeschafft worden sein musste.

Der Senat hat keinen Anlass, am Wahrheitsgehalt dieser Angaben zu zweifeln. Insb. sind die von der Bekl. vorgebrachten Tatsachen nicht geeignet, die zugunsten des Kl. sprechende Redlichkeitsvermutung zu erschüttern. Soweit sich die Bekl. auf die unstreitigen Falsch- bzw. Fehlangaben in der Schadenanzeige vom 11. bzw. 24.01.2011 beruft, sind diese nicht geeignet, Zweifel an der Redlichkeit des Kl. aufkommen zu lassen. Unstreitig hatte der Kl. die Schadenanzeigen nicht persönlich ausgefüllt. Zwar hatte er die Möglichkeit, die Falsch- bzw. Fehleintragungen seiner Freundin zu korrigieren, weil er nach eigenen Angaben beim Ausfüllen der Schadenanzeigen dabei war und diese auch unterschrieben hatte. Allerdings geht der Senat nach Anhörung des Kl. davon aus, dass dieser weder die Unrichtigkeit der Angaben intellektuell zu erfassen vermochte noch die Relevanz von uneingeschränkt zutreffenden Angaben erkannte (wird ausgeführt). Der Beweis des äußeren Bildes eines Versicherungsfalls ist damit gelungen.

cc) Die Bekl. hat demgegenüber keine Tatsachen vorgebracht, die für eine erhebliche Wahrscheinlichkeit der Vortäuschung eines Versicherungsfalls sprechen könnten.

b) Der Entschädigungsanspruch richtet sich gem. Ziffer A. 2.6.1a AKB nach dem Wiederbeschaffungswert des Wagens. Dieser beträgt unstreitig 6.000 EUR. Ebenso haben die Parteien unstreitig gestellt, dass die prozentuale Kürzung gem. Ziffer A. 2.6.1.c AKB wegen der fehlenden Wegfahrsperrung sowie die vereinbarte Selbstbeteiligung von 150 EUR im Ergebnis zu einem Entschädigungsanspruch i.H.v. 5.265 EUR führen.

c) Die Leistungspflicht der Bekl. ist nicht gem. § 81 Abs. 2 VVG wegen grobfahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalls auf null zu kürzen. Soweit die Bekl. daran festhält, dass das

Belassen der Fahrzeugpapiere im Fahrzeug bzw. die Nichtanlage des Schlüsselverlustes und das Unterlassen von Sicherungsmaßnahmen zur Entwendung des versicherten Wagens geführt habe, ist das LG diesem Einwand zu Recht mangels entsprechenden Kausalitätsnachweises nicht nachgegangen. Den Beweis für die Herbeiführung des Versicherungsfalls und damit für die Kausalität des grob fahrlässigen Verhaltens des VN hat der VR zu führen (Prölss/Martin/Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 81 Rn 30). Unabhängig davon, ob das Belassen der Fahrzeugpapiere im Wagen bzw. die Nichtanzeige des Schlüsselverlustes und das Unterlassen von Sicherungsmaßnahmen überhaupt einen Fahrlässigkeitsvorwurf rechtfertigen, hat die Bekl. den ihr obliegenden Beweis nicht mit dem Hinweis darauf erbracht, dass Ermittlungen gegen den verdächtigten P nach Wertung des LG naheliegend seien und dass der Kl. unstreitig besondere Sicherungsmaßnahmen am Pkw unterließ. Wie der Wagen entwendet wurde und inwieweit dabei Sicherungsmaßnahmen die Entwendung verhindert hätten, ist damit schließlich nicht belegt (vgl. OLG Hamm zfs 2005, 397 ...).

d) Die Bekl. ist auch nicht gem. § 26 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 23 Abs. 1 VVG wegen vorsätzlicher Gefahrerhöhung von ihrer Leistungspflicht befreit. Die insoweit allein in Betracht kommende bewusste Aufbewahrung der Fahrzeugpapiere im versicherten Fahrzeug stellt keine Gefahrerhöhung i.S.v. § 23 Abs. 1 VVG dar. Eine Gefahrerhöhung ist eine nachträgliche Änderung der bei Vertragsschluss tatsächlich vorhandenen gefahrerheblichen Umstände, die den Eintritt des Versicherungsfalls oder eine Vergrößerung des Schadens wahrscheinlich macht (Prölss/Martin/Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 23 Rn 7 m.w.N.). Unabhängig von der Frage, ob eine nachträgliche Gefahrerhöhung schon daran scheitert, dass der Kl. seine Papiere von vornherein, das heißt schon vor Vertragsschluss, im Wagen aufbewahrt hatte (so OLG Celle VersR 2011, 663 ...), oder ob nur auf die vom VR bei Vertragsschluss bedingungsgemäß angenommenen Umstände abzustellen ist, ist das versicherte Risiko durch die Aufbewahrung der Papiere im Wagen nicht erhöht. Zwar ist einem Fahrzeugdieb, der mit der Entwendung des Fahrzeugs zugleich in den Besitz des Kfz-Scheins gelangt, die tatbestandmäßige Beendigung, d.h. die Gewahrsamssicherung eines strafrechtlich relevanten Diebstahls, durchaus erleichtert und der versicherungsrechtliche Schaden damit in gewissem Umfang verfestigt (z.B. für einen Grenzübertritt, OLGR Koblenz 2003, 29).

Allerdings ist nach der Lebenserfahrung nicht typischerweise anzunehmen, dass das Zurücklassen des – von außen nicht sichtbaren – Fahrzeugscheins im Pkw einen zur Totalentwendung noch nicht entschlossenen Täter dazu motiviert, den Wagen zu stehlen. Kommt es dem Täter nämlich von vornherein nur darauf an, einzelne Gegenstände aus dem Fahrzeuginneren zu entwenden, so hat der typischerweise noch keine Vorsorge für das Wegschaffen bzw. ggf. die Verwertung des Fahrzeugs geschaffen, so dass die spontane Entwendung des kompletten Fahrzeugs für ihn ein erhebliches Risiko mit sich brächte, welches typischerweise nicht eingegangen wird. Das Zurücklassen des Fahrzeugscheins ist daher für die denkbaren Fälle einer spontanen Wegnahme des Fahrzeugs nur als unwesentliche vom Versicherungsschutz von vornherein umfasste

Risikoerhöhung anzusehen (OLG Karlsruhe zfs 1995, 260; OLG Oldenburg VersR 2011, 256).

Soweit das OLG Celle ein erhöhtes Risiko darin begründet sieht, dass die Aufbewahrung der Fahrzeugpapiere im Wagen häufig (etwa bei Firmenwagen) einem größeren Personenkreis bekannt sei und so zur Entwendung motivieren könne (OLGR Celle 2003, 683, 685; VersR 2008, 204), lässt sich für das klägerische Fahrzeug daraus nichts herleiten, weil unstreitig außer dem Kl. und der Zeugin L kein Dritter von der Aufbewahrung der Papiere wusste und so zum Diebstahl des Fahrzeugs ermuntert werden konnte. Ebenso wenig überzeugt die vom OLG Celle vorgenommene ‚versicherungswirtschaftliche‘ Sichtweise, die eine Gefahrerhöhung mit Blick auf den gestiegenen Wert der versicherten Fahrzeuge und das damit verbundene höhere Kostenrisiko der VR bejaht. Dieses Kostenrisiko ist mit der Aufbewahrung der Papiere im Wagen allenfalls dadurch gesteigert, dass dem Täter, der von vornherein eine Entwendung des Fahrzeugs geplant hatte, das Wegschaffen des Wagens (insb. über eine Grenze) erleichtert wird. Dieses erhöhte Risiko einer Schadensvertiefung ist dabei in den in Betracht zu ziehenden Fällen einer geplanten Totalentwendung ohnehin durch einen entsprechenden Tatplan des Täters auch im Hinblick auf eine Grenzüberschreitung erhöht, welche ohne Weiteres vom versicherten Risiko bereits umfasst ist. Soweit die Aufbewahrung der Fahrzeugpapiere für den Dieb eine Verringerung des Entdeckungsrisikos mit sich bringt, ist dies mit einer Gefahrerhöhung i.S.d. § 23 Abs. 1 VVG nicht gleichzusetzen. Eine unvorhergesehene Polizeikontrolle – die mit den Papieren eventuell überstanden werden könnte – bietet für den VR nur die Aussicht einer Wiedererlangung der versicherten Sache, und zwar ganz unabhängig vom bereits verwirklichten Entwendungsrisiko.

e) Ebenso wenig ist die Bekl. gem. § 26 Abs. 2 S. 1 i.V.m. § 23 Abs. 3 VVG wegen einer unabhängig vom Willen des Kl. eingetretenen Gefahrerhöhung von ihrer Leistungspflicht befreit.

Dabei kann im Ergebnis dahinstehen, ob der unstreitige Verlust des Fahrzeugschlüssels Mitte Juni 2010 überhaupt eine Gefahrerhöhung darstellte. Eine Gefahrerhöhung aufgrund eines Schlüsselverlustes kommt nach den dargestellten Grundsätzen nur dann in Betracht, wenn sich aus den Umständen des Schlüsselverlustes das objektive Risiko eines Zugriffs Dritter auf das versicherte Fahrzeug ergibt. Wenn etwa der Schlüssel nur innerhalb der Wohnung verlegt worden ist, so besteht regelmäßig nicht die Gefahr eines Zugriffs von unbekanntem Dritten auf den Schlüssel. Lässt sich indes nicht ausschließen, dass Dritte – ob in der Wohnung oder außerhalb – den Schlüssel an sich genommen haben, so ist dadurch das Risiko einer Entwendung grds. erhöht (BGH VersR 1996, 703; OLGR Hamm 1992, 237; OLGR Nürnberg 2003, 284). Allerdings kann der Verlust eines Schlüssels außerhalb der Wohnung ggf. dann unbedeutend für das versicherte Risiko sein, wenn der Schlüssel für einen unbekanntem Finder nicht auf den versicherten Wagen hindeutet bzw. er diesen nicht auffinden kann (vgl. OLG Düsseldorf r+s 1991, 78). Nach dem insoweit unbestrittenen Vortrag des Kl. ist indes ungeklärt, wie und wo der Schlüssel abhanden gekommen ist. Zwar hat er angegeben, dass er einige Tage

nach einem Trinkgelage mit seinem Bekannten P den zuvor an seinem Schlüsselbund befestigten Schlüssel dort nicht mehr aufgefunden habe, was auf den ersten Blick für eine absichtliche Ablösung des Schlüssels von diesem Schlüsselbund und so für eine Entwendung insb. durch den Besucher P sprechen könnte. Auf der anderen Seite lässt sich nach dem unstrittigen Sachvortrag nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass der Kl. den Schlüssel nicht außerhalb der Wohnung verloren hat, indem sich etwa der Schlüssel infolge einer Materialermüdung des Kunststoffkopfes vom Schlüsselbund gelöst hatte Da der verlorene Schlüssel zudem weder eine Fernbedienung zum versicherten Fahrzeug noch einen sonstigen Hinweis auf dieses Fahrzeug aufwies, stellte der Fund dieses Schlüssels durch einen Dritten für diesen keinen erleichterten Zugriff auf das versicherte Fahrzeug dar (vgl. OLG Hamm VersR 1994, 1416).

Ebenso kann dahinstehen, ob der Kl. den dergestalt ungeklärten Schlüsselverlust der Bekl. hätte anzeigen müssen. Dies setzt voraus, dass er Kenntnis von der Gefahrerhöhung hatte, welche seitens des VR zu beweisen ist (Prölss/Martin/ Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 23 Rn 55). Der Kl. hatte indes keine sichere Kenntnis von Tatsachen, die als Gefahrerhöhung zu werten wären. Selbst wenn er schon im Juni 2010 den Verdacht geschöpft hätte, dass sein Besucher P den Fahrzeugschlüssel absichtlich vom Schlüsselbund abgelöst hätte, war dies nicht mehr als eine Vermutung und keine sichere Feststellung. Dies kann für die Kenntnis der Gefahrerhöhung nicht genügen. Der VN muss vielmehr die Umstände positiv kennen, die das Entwendungsrisiko zulasten des VR erhöhen. Die Anzeigepflicht hat nicht den Sinn, dem VR ungesicherte Vermutungen und Verdächtigungen mitzuteilen. Hinzu kommt, dass sich nicht sicher feststellen lässt, dass der Kl. den Verdacht einer Schlüsselentwendung durch seinen Bekannten bereits im Juni 2010 geschöpft hatte. Diesen Verdacht hatte er ausweislich der Niederschrift seiner Anhörung vor dem LG erst nach der Entwendung des Fahrzeugs geschöpft. Zwar hat er im Rahmen seiner Anhörung vor dem Senat auf ausdrücklichen Vorhalt, dass er ja jemanden in Verdacht hatte, den Schlüssel entwendet zu haben, bejaht, dass dies sein Bekannter P sei. Aus den weiteren Angaben des Kl. wurde indes deutlich, dass dieser Verdacht ihm möglicherweise erst bei der Entwendung des Fahrzeugs gekommen und dass er zuvor nicht an einen Schlüsseldiebstahl gedacht hatte. So hat es auch die Zeugin L sowohl vor dem LG als auch vor dem Senat dargestellt.

Im Ergebnis scheidet die Leistungspflicht der Bekl. jedenfalls daran, dass der Kl. eine ihn ggf. treffende Anzeigepflicht weder vorsätzlich noch grob fahrlässig verletzt hat. Zwar geht das Gesetz von einer Vorsatzvermutung aus und bürdet dem VN die Beweislast für ein unvorsätzliches und nicht grob fahrlässiges Verhalten auf (Prölss/Martin/Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 26 Rn 9). Diesen Beweis hat der Kl. zur Überzeugung des Senats geführt. Vorsatz setzt im Sinne eines zumindest bedingten Vorsatzes nämlich voraus, dass dem VN zumindest die Möglichkeit einer Anzeigepflicht bewusst ist und er billigend in Kauf nimmt, eine solche zu verletzen. Der VN muss kraft ‚Parallelwertung in der Laiensphäre‘ die Merkmale der Anzeigepflicht

im Kern kennen (vgl. Prölss/Martin/ Prölss, VVG, 28. Aufl. 2010, § 28 Rn 113). Dabei schließt ein Rechtsirrtum den Vorsatz nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen aus. Der Kl. hat sich von vornherein darauf berufen, dass er seine Anzeigepflicht nicht gekannt habe und sich zudem aufgrund seiner Entgiftungskur bzw. Rehabehandlung von Juni bis November 2010 um den Schlüsselverlust keine weiteren Gedanken, insb. im Hinblick auf die Bekl., gemacht habe, zumal er noch den zweiten Schlüssel gehabt habe. Für vorsätzliches Verhalten wäre indes zu verlangen, dass ihm nicht nur die Umstände, die zur Gefahrerhöhung führten, bewusst waren, sondern auch seine Verpflichtung, die Bekl. davon in Kenntnis zu setzen. Dass dem Kl. eine solche Gefahrensituation bzw. eine daraus folgende Anzeigepflicht gegenüber seinem VR bewusst war, hat auch die Bekl. nicht behauptet. Insb. aus der eingeschränkten Auffassungsgabe des Kl. sowie aus seiner persönlichen Situation zum Zeitpunkt des Schlüsselverlustes schließt der Senat damit eine bewusste Missachtung einer Anzeigepflicht seitens des Kl. aus.

Ebenso wenig ist dem Kl. der Vorwurf einer grob fahrlässigen Verletzung einer Anzeigepflicht zu machen. Insoweit kann offen bleiben, ob der VN bei Bemerkten eines Schlüsselverlustes gehalten ist, sich durch Lektüre der Versicherungsbedingungen über seine Anzeigepflichten zu informieren und dementsprechend tätig zu werden und ob sich daraus der Vorwurf grober Fahrlässigkeit herleiten lässt. Jedenfalls wäre die Verletzung einer anzunehmenden Anzeigepflicht dem Kl. nicht subjektiv vorwerfbar, weil es am zivilrechtlichen Schuldvorwurf im Sinne einer groben Fahrlässigkeit fehlt. Denn der Kl. war aufgrund seiner eingeschränkten Auffassungsgabe und insb. aufgrund der im Juni 2010 unmittelbar bevorstehenden Alkoholentgiftung bzw. mehrmonatigen Rehamaßnahme nicht in der Lage, seine Obliegenheiten und Verpflichtungen gegenüber seiner Kaskoversicherung zu erkennen und sein Verhalten daran auszurichten. Dass er sich nach Bemerkten des Schlüsselverlustes nicht weiter mit diesem Thema beschäftigt hatte, ist ihm damit nicht mit dem Ergebnis vorzuwerfen, dass die Bekl. von ihrer Leistungspflicht befreit wäre. ...“

Sturz eines Radfahrers

Urteil des OLG München vom 14.03.2013 – 1 U 3769/11 –

Kommt es durch eine ca. 5 bis 7 cm tiefe, muldenförmige Vertiefung in einer Länge von 145 cm und einer Breite von 40/50/52 cm sowie einer Anschlagshöhe von bis zu 7 cm zur abgesenkten Bordsteinkante zum Sturz eines Radfahrers, so kann eine Verkehrssicherungspflicht und damit eine Haftung der zuständigen Gemeinde gegeben sein, genauso allerdings ein Mitverschulden des gestürzten Radfahrers in Höhe von 50 %.

■ Aus den Gründen:

A. Die Bkl. ist verpflichtet an die Kl. ein Schmerzensgeld in Höhe von 2.500 Euro zu bezahlen, da der Senat davon überzeugt ist, dass der Unfall durch den verkehrssicherungswidrigen Zustand der Vertiefung verursacht worden ist. Bei der Schmerzensgeldbemessung war zu berücksichtigen, dass der Kl. ein Mitverschulden von 50% anzulasten ist.

I. Der Senat ist zunächst davon überzeugt, dass die Kl. am 28.08.2006 bei Durchfahrung der Vertiefung mit ihrem Fahrrad zu Sturz gekommen ist. Die Schilderung der Kl. ist plausibel, sie musste, um zu ihrer Wohnung zu gelangen, von der V-Straße nach rechts abbiegen und durch die Vertiefung im Bereich der Einfahrt zu dem Parkplatz durchfahren.

II. Der Senat stuft auf Grundlage des von dem LG eingeholten Sachverständigengutachtens die muldenförmige Vertiefung als eine für Radfahrer gefährliche Stelle ein, die von dem Verkehrssicherungspflichtigen Straßenbauträger zu beseitigen gewesen wäre.

1. Grundsätzlich ist derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst danach diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schaden zu bewahren. Voraussetzung ist, dass sich vorausschauend die naheliegende Gefahr ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden können. Soweit es insbesondere um Straßen geht, ist der Verkehrssicherungspflichtige verpflichtet, den Verkehr auf den Straßen, soweit dies mit zumutbaren Mitteln geschehen kann, möglichst gefahrlos zu gestalten, insbesondere den Verkehrsteilnehmer gegen unvermutete, aus der Beschaffenheit der Straße sich ergebende und nicht ohne Weiteres erkennbare Gefahrenquellen zu sichern oder zumindest vor diesen zu warnen. Hierbei wird der Umfang der Verkehrssicherungspflicht maßgebend bestimmt durch die Art und Häufigkeit der Benutzung der Straße und ihre Verkehrsbedeutung. Grundsätzlich muss sich allerdings auch der Straßenbenutzer den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und hat die Straße so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Der Verkehrssicherungspflichtige muss deshalb nur diejenigen Gefahren ausräumen oder vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag (vgl. OLG Celle, NJW-RR 2007, 972 = NZV 2007, 569 m. w. Nachw.).

2. Nach diesen Grundsätzen liegt eine Verkehrssicherungspflichtverletzung vor, da ein Radfahrer nicht damit rechnen muss, dass sich im Einfahrtbereich eines Parkplatzes mit abgesenkter Bordsteinkante eine circa 5 cm bis 7 cm tiefe muldenförmige Vertiefung in einer Länge von 145 cm und einer Breite von 40/50/52 cm befindet, die eine Anschlagshöhe von bis zu 7 cm zu der abgesenkten Bordsteinkante aufweist.

Im Bereich der Vertiefung betrug die Höhendifferenz zwischen der Oberkante der abgesenkten Bordsteinkante und der Oberkante des Asphaltbelags circa 7 cm. Die Messungen des Sachverständigen ergaben eine Muldentiefe von 5 bis 7 cm. Im übrigen abgesenkten Bereich stellte der Sachverständige eine Anschlagkante von bis zu 3,5 cm fest.

Der Sachverständige führte weiter aus, dass durch die Erhöhung der Anschlagkante von 3,5 auf 7 cm im Bereich der Vertiefung sich für einen Radfahrer dann ein erhöhtes Risiko ergibt, wenn er die Kante schräg (und nicht senkrecht) anfährt. Dies gilt insbesondere bei Nässe oder Wasseransammlung, da dann die Rutschhemmung durch den Kraftschluss zwischen Radreifen und Fahrbahnoberfläche nahezu aufgehoben ist.

Die Straße hat als auch dem Fahrradverkehr gewidmeter Verkehrsweg den Sicherheitsanforderungen für Fahrradfahrer zu genügen. Ein Anfahren der Einfahrt zu dem Parkplatz in einem deutlich unter 90° liegenden Winkel durch Fahrradfahrer ist kein außergewöhnliches Fahrverhalten. Des Weiteren ist mit Regenfällen und Nässebildung zu rechnen. Sowohl die Wetterbedingungen als auch das Fahrverhalten, die zumindest in der Gesamtheit das Sturzrisiko von Radfahrern bei Durchfahrt der Mulde und dem Überfahren der Kante erhöhen, sind vorausehbar und stellen keine außergewöhnlichen von den Verkehrssicherungspflichtigen nicht zu berücksichtigenden unwahrscheinliche Ereignisse dar.

Dem Einwand, dass die Gefahrenstelle für einen Radfahrer ohne Weiteres erkennbar gewesen wäre, vermag der Senat nicht zu folgen. Die Gefahrenstelle ist bei Dunkelheit nicht erkennbar und auch bei Nässe und Pfützenbildung kann der Radfahrer möglicherweise davon ausgehen, dass eine Vertiefung vorhanden ist; er kann jedoch weder die Tiefe der Mulde noch die Höhendifferenz zwischen Asphalt und abgesenkter Bordsteinkante erkennen. Die Frage, ob im konkreten Einzelfall der Verkehrsteilnehmer die Gefahrenstelle rechtzeitig hätte erkennen können, darf nicht mit der Frage der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vermengt werden, sondern ist unter dem Gesichtspunkt des Mitverschuldens zu berücksichtigen (vgl. OLG Celle, NJW-RR 2007, 972 = NZV 2007, 569).

3. Die Bkl. hat nicht bewiesen, dass sie die Straße regelmäßig und ordnungsgemäß kontrolliert hat. Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte für die Behauptung der Bkl., dass die Vertiefung innerhalb eines Kontrollintervalls entstanden ist. Der Sachverständige D vermutet vielmehr, dass es sich um Folgeschäden aus Frost-Tau-Wechselwirkung, die in der Regel nach der Frostperiode entstehen, handelt. Es spricht daher wenig dafür, dass der Straßenschaden circa 8 bis 10 Wochen vor dem Unfall noch nicht erkennbar aufgetreten war.

III. Die Kl. muss sich jedoch ein Mitverschulden von 50% anrechnen lassen. Die Kl. ist als Verkehrsteilnehmer gehalten, sowohl den Verkehr zu beobachten als auch auf etwaige Hindernisse und Unebenheiten auf der Straße zu achten und ein Fahrtempo zu wählen, um auf unvorhergesehene Hindernisse

reagieren zu können. Die Kl. hat die Überflutung erkannt und konnte daher auch die Höhe der Anschlagkante nicht abschätzen. Sie hätte deshalb eine äußerst vorsichtige Fahrweise wählen müssen, hätte gegebenenfalls absteigen oder die Straße an einer anderen Stelle verlassen müssen. Die Pfütze einfach zu durchfahren, ohne die genaue Tiefe und die Höhe der Anschlagkante abzuschätzen, begründet den Vorwurf, auf die Gefahrenstelle nicht ausreichend umsichtig reagiert zu haben. Andererseits muss ein Verkehrsteilnehmer nicht damit rechnen, dass sich auf einer öffentlichen Straße eine muldenartige Vertiefung der benannten Größenordnung befindet. Unter Abwägung dieser Gesichtspunkte war ein Mitverschulden der Kl. in Höhe von 50% anzusetzen.

IV. Der Senat ist davon überzeugt, dass die Bewegungseinschränkungen der linken Schulter auf den Unfall zurückzuführen sind. Der Sachverständige Prof Dr. K kam in seinem schriftlichen Gutachten vom 09.08.2012 zu dem Ergebnis, dass die Gesamtbeweglichkeit der linken Schulter nur noch 270° beträgt und diese Beeinträchtigung insbesondere Überkopfarbeiten erschwert und bei alltäglichen Hausarbeiten geringe Beeinträchtigungen verursacht. Der Sachverständige schloss weiter aus, dass die festgestellte Bankart-Läsion Auswirkungen auf die festgestellte Bewegungseinschränkung haben kann.

Der Sachverständige konnte hingegen nicht bestätigen, dass die von der Kl. geschilderten Pelzigkeitsgefühle an den Händen bzw. der linken Hand auf den Unfall zurückzuführen sind. Bei der körperlichen Untersuchung der Kl. konnte der Sachverständige diese Beschwerden nicht nachvollziehen. Er verwies weiter darauf, dass das Gefühl an beiden Händen ohne Seitenunterschied angegeben wird und aus medizinischer Sicht eine Kausalität zwischen den geschilderten neurologischen Beschwerden mit dem Schultertrauma kaum vorstellbar ist.

Der Sachverständige konnte auch nicht nachvollziehen, dass 20% des festgestellten Schwerbehinderungsgrades (GdB) von 50 auf den Unfall zurückzuführen sind. Der Sachverständige erklärte zunächst, dass bei der Beurteilung des Gesamt-GdB von dem höchsten Einzelwert auszugehen ist. Für die Einstufung der Kl. als Schwerbehinderte mit einem GdB von 50 waren insgesamt fünf Beschwerdegruppen maßgeblich, wobei der höchste Einzel-GdB 30 betrug und die Beschwerdegruppe, die die Funktionsbehinderung der Schultergelenke sowie die Polyarthrose der Fingergelenke umfasste, mit einer Einzel-GdB von 20 bewertet wurde. Daraus folgert der Sachverständige, dass der Anteil der weiteren vier Beschwerdegruppen für den Gesamt-GdB maximal 20 GdB betragen kann und – sofern die vier weiteren Beschwerdegruppen gleich gewichtet werden – auf eine Gruppe maximal ein Anteil von 5 GdB entfallen kann. Berücksichtigt man weiter, dass die Funktionsbehinderung des rechten Schultergelenks ebenso wenig unfallbedingt ist wie die Polyarthrose der Fingergelenke, vermindert sich der unfallbedingte Anteil weiter. Nach Auffassung des Sachverständigen beträgt der Einzel-GdB der Schulter 10. Daraus ergibt sich, dass der Anteil der unfallbedingten Beschwerden an der festgestellten Gesamt-GdB allenfalls 2,5 GdB betragen kann bzw. der An-

teil der unfallbedingten Schulterverletzung an der festgestellten GdB sich auf 5% errechnet. Es steht daher nicht einmal fest, dass die Einstufung der Kl. als Schwerbehinderte (GdB von 50) ohne die unfallbedingte Verletzung nicht vorgenommen worden wäre. Der Anteil der unfallbedingten Verletzung an den Gesamt-GdB insgesamt ist als gering zu bewerten und möglicherweise auch nicht ausschlaggebend für die Einstufung der Kl. als Schwerbehinderte.

V. Unter Berücksichtigung der unfallbedingten Folgeschäden und des Anteils der unfallbedingten Folgen an dem Gesamt-GdB sowie der Dauer und des Zeitaufwandes der stationären und ambulanten Behandlungen hält der Senat ein Schmerzensgeld in Höhe von 2.500 Euro für angemessen und ausreichend. Dabei hatte der Senat insbesondere schmerzensgeldmindernd zu berücksichtigen, dass der Kl. ein Mitverschulden in Höhe von 50% anzulasten ist.

B. Der Berufung gegen die Abweisung des Feststellungsantrags war mit der Maßgabe, dass nur 1/2 der entstehenden Schäden zu ersetzen sind, stattzugeben. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats ist eine Feststellungsklage, sofern sich die Feststellung auf Folgeschäden aus der Verletzung eines absoluten Rechtsgutes bezieht, dann zulässig und begründet, wenn die Möglichkeit eines zukünftigen Schadenseintritts besteht. Die Möglichkeit eines Schadenseintritts ist nur zu verneinen, wenn bei verständiger Würdigung kein Grund gegeben ist, mit dem Eintritt eines Schadens nicht wenigstens zu rechnen (vgl. BGH, NJW-RR 2007, 601).

Die Möglichkeit des Eintritts unfallbedingter Folgeschäden kann nicht verneint werden. Die Bemerkung des Sachverständigen Prof Dr. K, dass eine weitere Verschlechterung eher nicht eintritt, schließt die Möglichkeit von Folgeschäden nicht aus. Im Übrigen ist bei schweren Verletzungen wie Frakturen in der Regel davon auszugehen, dass die Möglichkeit von Folgeschäden besteht.

C. Die Bekl. hat der Kl. die nicht anrechenbaren vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten zu ersetzen. Die ersatzfähigen Rechtsanwaltskosten berechnen sich ausgehend von einem Gegenstandswert in Höhe des zugesprochenen Betrags und dem Anfall einer 1,3 Geschäftsgebühr auf einen Betrag in Höhe von 292,87 Euro.

Irreführendes Blinken

Urteil des LG Saarbrücken vom 07.06.2013 – 13 S 34/13 –

Zu den Umständen, die erforderlich sind, den Anscheinbeweis zu erschüttern, wenn der Vorfahrtberechtigte trotz fehlender Abbiegeabsicht einmal den Blinker gesetzt und dadurch einen Verstoß gegen die Wartepflicht verursacht hat.

■ Aus den Gründen:

„ ... 1. In der Sache ist das Erstgericht zunächst davon ausgegangen, dass der Kl. wie auch die Bekl. grds. für die Folgen des streitgegenständlichen Unfallgeschehens gem. § 7 bzw. § 18 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i.V.m. § 115 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) einzustehen haben, weil die Unfallschäden jeweils bei dem Betrieb eines Kfz entstanden sind, der Unfall nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen ist und für keinen der beteiligten Fahrer ein unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG darstellte. Dies ist zutreffend und wird von der Berufung nicht angegriffen.

2. Im Rahmen der hiernach gem. § 17 Abs. 1, 2 StVG gebotenen Abwägung der beiderseitigen Mitverursachungs- und -verschuldensanteile hat das Erstgericht in der Sache weiter angenommen, die Zeugin ... habe den Unfall durch eine Vorfahrtsverletzung nach § 8 StVO verursacht. Hiergegen wendet sich die Berufung ohne Erfolg.

a) Kommt es – wie hier – im Einmündungsbereich zu einer Kollision, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass ein Verstoß gegen § 8 StVO unfallursächlich war, solange sich der Wartepflichtige noch nicht ohne Behinderung des bevorrechtigten Verkehrs eingeordnet hat (vgl. nur BGH, Urt. v. 18.11.1975 – VI ZR 172/74, MDR 1976, 305; KG NZV 2002, 79; Kammerurt. v. 18.06.2010 – 13 S 44/10 und v. 21.10.2011 – 13 S 124/II, Kammerbeschl. v. 08.06.2012 – 13 S 35/12, vom 02.07.2012 – 13 S 69/12 und v. 20.08.2012 – 13 S 124/12; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 8 StVO Rn 68). Dies wird im Ausgangspunkt von der Berufung auch nicht in Zweifel gezogen.

b) Zu Recht hat das Erstgericht diesen Anscheinsbeweis vorliegend nicht als erschüttert angesehen.

aa) Im Einzelnen ist umstritten, ob der Wartepflichtige auf ein angekündigtes Abbiegen des Vorfahrtsberechtigten bereits dann vertrauen darf, wenn nicht konkrete Anhaltspunkte die Abbiegeabsicht in Zweifel ziehen (vgl. OLGR München 1998, 474; KG DAR 1990, 142; Hentschel/König/Dauer, a.a.O., § 8 StVO Rn 54; Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl., § 8 StVO Rn 63), oder ob der Wartepflichtige trotz eingeschalteter rechter Blinkleuchte des vorfahrtsberechtigten Fahrzeugs nur dann auf dessen Abbiegen vertrauen darf, wenn sich dieses in der Gesamtschau der Fahrsituation – sei es durch eindeutige Herabsetzung der Geschwindigkeit, sei es durch den Beginn des Abbiegens selber – zweifelsfrei manifestiert (vgl. Saarländisches OLG NJW-RR 2008, 1611; OLG Hamm NJW-RR 2003, 975; wohl auch OLG Karlsruhe DAR 2001, 128; offen gelassen von der Kammer, Beschl. v. 02.07.2012 – 13 S 69/12 und v. 20.08.2012 – 13 S 124/12). Die Streitfrage bedarf hier jedoch keiner abschließenden Entscheidung.

bb) Zu Recht hat das Erstgericht nämlich schon keine Umstände als erwiesen angesehen, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit dafür ergibt, dass der Kl. keinen Zweifel an der Abbiegeabsicht der Erstbeklagten haben musste.

Der Anscheinsbeweis kann entkräftet werden, wenn der Gegner des Beweisbelasteten Umstände nachweist, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines abweichenden Geschehensablaufs ergibt (BGH, Urt. v. 03.07.1990 – VI ZR 239/89, NJW 1991, 230 f.; Urt. v. 11.10.1983 – VI ZR 141/82, VersR 1984, 44; Urt. v. 30.10.1985 – IV a ZR 10/84, VersR 70, 125 ff.; BGHZ 6, 169 f.; Kammerurt. v. 09.07.2010 – 13 S 46/10).

Das Erstgericht hat angenommen, dass dies dem Kl. nicht gelungen ist. In tatsächlicher Hinsicht sei nämlich lediglich feststellbar, dass die Erstbeklagte einmal den Fahrtrichtungsanzeiger betätigt habe. Im Übrigen sei das vorkollisionäre Verhalten der Erstbeklagten nicht aufklärbar.

Dies ist nicht zu beanstanden. In tatsächlicher Hinsicht ist das BG nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO an die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen gebunden, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Konkrete Anhaltspunkte in diesem Sinne sind alle objektivierbaren, rechtlichen und tatsächlichen Einwände gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Bloße subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte wollte der Gesetzgeber ausschließen (vgl. BGHZ 164, 330, 332 m.w.N.). Konkrete Anhaltspunkte, die solche Zweifel begründen und eine erneute Feststellung gebieten könnten, liegen nicht vor. In seiner Beweiswürdigung hat sich das Erstgericht vielmehr entsprechend dem Gebot des § 286 ZPO mit dem Prozessstoff und den Beweisergebnissen umfassend und widerspruchsfrei auseinandergesetzt, ohne gegen Denk- oder Erfahrungsgesetze zu verstoßen. Dabei hat es insb. die Angaben der Erstbeklagten einerseits und die Bekundungen der Zeugin ... nachvollziehbar und unter Berücksichtigung des Eigeninteresses sowohl der Erstbeklagten als auch der Zeugin ... gewürdigt. Angesichts des Umstandes, dass die Erstbeklagte ohne Weiteres eingeräumt hat, sie habe einmal geblinkt, ist es nicht zu beanstanden, dass das Erstgericht den Bekundungen der Zeugin ... nicht den Vorzug vor den Angaben der Erstbeklagten eingeräumt hat. Selbst wenn vor dem Hintergrund eines nach den Bekundungen der Zeugin ... veränderten Aussageverhaltens der Erstbeklagten Zweifel an der Richtigkeit ihrer Bekundungen angezeigt wären, würde dies nicht ohne Weiteres den Schluss rechtfertigen, dass die Erstbeklagte – wie von der Zeugin ... bekundet – von der Kurve bis zum Einmündungsbereich den Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt hatte, die Geschwindigkeit reduziert hatte und schon zum Abbiegen eingelenkt hatte, bevor sie sich entschloss, die Fahrt geradeaus fortzusetzen.

cc) Entgegen dem Angriff der Berufung hätte das Erstgericht auch nicht nach Beweislastgrundsätzen davon ausgehen müssen, dass die Zeugin ... mehr als einmal den Fahrtrichtungsanzeiger betätigt hat. Die Tatsachen, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines anderen als des erfahrungsgemä-

mäßigen Ablaufs ergeben kann, müssen im Wege des Vollbeweises nachgewiesen werden (vgl. BGH, Urt. v. 23.05.1952 – I ZR 163/51, BGHZ 6, 169 f.; Urt. v. 03.07.1990 – VI ZR 239/89, NJW 1991, 230 f.). Nach der Normentheorie (vgl. hierzu Baumgärtel/Laumen/Prütting, Handbuch der Beweislast – Band I: Grundlagen, § 5 Rn 20 ff.), die in der Rspr. allgemein anerkannt ist (vgl. etwa BGH, Urt. v. 03.05.2005 – VI ZR 238/04, MDR 2005, 1290; Urt. v. 17.03.1992 – XI ZR 84/91, NJW-RR 1992, 751; Urt. v. 16.06.1983 – VII ZR 370/82, BGHZ 87, 393 ff.), bedeutet dies, dass die Partei die Beweislast für das Vorhandensein aller tatsächlichen Voraussetzungen der ihr günstigen Normen trägt. Danach muss der Kl. hier alle Umstände beweisen, die zusammen genommen einen Vertrauenstatbestand der Zeugin ... in ein beabsichtigtes Abbiegen der Erstbeklagten begründen, mithin auch das länger andauernde Blinken des Fahrtrichtungsanzeigers. Da die Beweislast als Ausdruck gesetzlicher Risikoverteilung von vornherein abstrakt und generell festliegt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.07.1979 – 2 BvR 878/74, BVerfGE 52, 131, 147; BGH, Urt. v. 27.04.2004 – VI ZR 34/03, MDR 2004, 1055 f.), ist von dieser Beweislastverteilung auch keine Abweichung vorzunehmen, wenn – wie hier – feststeht, dass die Erstbeklagte einmal geblinkt hat (so im Ergebnis auch Saarländisches OLG NJW-RR 2008, 1611 ff.). Insofern gibt es insb. auch nicht etwa einen Anscheinsbeweis dafür, dass, wer einmal blinkt, auch mehrfach blinkt. Danach kommt es nicht mehr darauf an, dass zur Rücknahme des Fahrtrichtungsanzeigers kein erneutes Tätigwerden erforderlich ist, wenn der Fahrtrichtungsanzeiger lediglich angetippt worden ist.

dd) Unter diesen Umständen ist der gegen die Zeugin ... sprechende Anscheinsbeweis nach allen vertretenen Auffassungen nicht erschüttert. Ein einmaliges Blinken begründet keinen ausreichenden Vertrauenstatbestand für den Wartepflichtigen.

3. Entgegen der angegriffenen Entscheidung ist auf Seiten der Bekl. unter den hier gegebenen Umständen jedoch nicht bloß eine einfache, sondern eine erhöhte Betriebsgefahr in die Haftungsabwägung einzustellen.

a) Hat der Vorfahrtsberechtigte entgegen § 1 Abs. 2 StVO durch das Setzen eines falschen Blinksignals eine Gefahrenlage geschaffen, weil er damit rechnen muss, dass der Wartepflichtige auf die Richtigkeit des Blinksignals vertraut, und will er dann von seiner angekündigten Fahrtrichtung Abstand nehmen, so ist er nach obergerichtlicher Rspr. zur Vermeidung einer Gefährdung grds. gehalten, unter genauer Beobachtung des wartepflichtigen Verkehrs besonders vorsichtig an die Einmündung heranzufahren und notfalls eine Verständigung mit dem wartepflichtigen Fahrer herbeizuführen oder ggf. ganz anzuhalten (vgl. Saarländisches OLG NJW-RR 2008, 1611 ff.; OLG Hamm NJW-RR 2003, 975). Da im vorliegenden Fall jedoch nicht mehr aufklärbar ist, ob die Erstbeklagte länger als einmal geblinkt hat und in welchem zeitlichen und räumlichen Abstand zum Erreichen der Einmündung der Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt war, kann im Zweifel nicht mehr ange-

nommen werden, dass die Erstbeklagte unter den konkreten Umständen des Falles noch damit rechnen musste, dass die Zeugin ... aufgrund ihres Blinksignals einen Abbiegevorgang einleiten würde.

b) Jedenfalls aber war die Betriebsgefahr auf Beklagtenseite erhöht. Denn mit ihrem falschen Blinksignal hat die Erstbeklagte eine zusätzliche Gefahr geschaffen, die sich in dem Unfall realisiert hat, weil die Zeugin ... das Blinksignal wahrgenommen und es zum Anlass genommen hat, den Abbiegevorgang einzuleiten.

4. Die Abwägung der beiderseitigen Mitverursachungs- und -verschuldensanteile rechtfertigt vorliegend eine Mithaftung auf Beklagtenseite von 20 %. Während die einfache Betriebsgefahr gegenüber einem einseitigen Vorfahrtsverstoß regelmäßig ganz zurücktritt (vgl. Kammerurt. v. 09.07.2010 – 13 S 16/10 und v. 08.04.2011 – 13 S 11/11; Hinweisbeschl. der Kammer v. 08.06.2012 – 13 S 35/12 und v. 02.07.2012 – 13 S 69/12), ist dies bei Erhöhung der Betriebsgefahr – wie hier – nicht der Fall. Mangels eines nachweisbaren schuldhaften Verkehrsverstoßes scheidet jedoch auch eine höhere Mithaftung der Bekl. aus.“

Unfall durch Reifenplatzer

Urteil des LG Karlsruhe vom 20.08.2013 – 9 O 95/12 –

Zu den Voraussetzungen, unter denen das Platzen eines Reifens infolge des Einfahrens in einen größeren Fremdkörper einen entschädigungspflichtigen Unfallschaden darstellt.

■ Aus den Gründen:

In der vorliegenden Konstellation handelt es sich bei dem durch einen von außen eingedrungenen Fremdkörper verursachten Reifenplatzer um einen Unfall i.S.v. Ziff. A.2.3.2 AKB und nicht um einen Schaden aufgrund eines Betriebsvorgangs.

a) Bei der Abgrenzung eines Unfall- von einem Betriebsschaden i. S. v. Ziff. A.2.3.2 AKB ist zunächst zu berücksichtigen, dass es um eine allgemeine Geschäftsbedingung geht. Vor einer Anwendung der Unklarheitenregel gem. § 305c Abs. 2 BGB und vor Annahme einer unangemessenen Benachteiligung i.S.v. § 307 BGB ist die Klausel zunächst nach dem Grundsatz objektiver Auslegung (BGH, NJW-RR 2007, 1697, 1700) auszulegen (Palandt/Grüneberg, BGB, 72. Aufl., § 305c, Rn. 15 m.w.N.). Dabei ist auszugehen von den Verständnismöglichkeiten eines rechtlich nicht vorgebildeten Durchschnittskunden und zu ermitteln, wie der Wortlaut der Klausel von verständigen und redlichen Vertragsparteien unter Abwägung

der Interessen der normalerweise beteiligten Kreise verstanden wird (BGH, NJW 2006, 1056; st. Rspr.). Bei der Auslegung allgemeiner Versicherungsbedingungen kommt es darauf an, wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs die Klausel verstehen muss (BGH, NJW 1993, 2369 f.; st. Rspr. s. a. DAR 2001, 259 b. Römer).

In diesem Zusammenhang ist Knappmann (in: Prölss/Martin, VVG, 28. Aufl. 2010, AKB 2008 A.2.3, Rn. 13; ebenso LG Stuttgart, Urt. v. 17.02.2012, NJW-RR 2012, 1500) der Auffassung, es bleibe unklar, was unter „Schäden aufgrund eines Betriebsvorgangs“ zu verstehen sei. Da sich letztlich jeder Unfall als Folge eines Betriebsvorgangs bezeichnen lasse, sei der Ausschluss entweder umfassend und entwerte dann den Versicherungsschutz oder er bleibe unklar; er sei deswegen unwirksam. Der Begriffsinhalt werde auch durch die Beispiele in Abs. 2 Satz 2 der Klausel nicht hinreichend geklärt.

Das erkennende Gericht folgt dieser Auffassung nicht, weil die Klausel – aus Sicht eines durchschnittlichen Versicherungsnehmers – so ausgelegt werden kann, dass eine hinreichend klare Abgrenzung von versicherten Unfällen und nicht versicherten Schäden aufgrund von Betriebsvorgängen möglich ist. Im Hinblick auf die vorliegend zu treffende Entscheidung kann die Frage nicht offen bleiben, obwohl das Gericht im Ergebnis vom Vorliegen eines Unfalls ausgeht. Denn dieses Ergebnis folgt aus Sicht des Gerichts gerade aus der gebotenen engen Auslegung der Ausschlussklausel in Abs. 2 von Ziff. A.2.3.2 AKB, die eine Unwirksamkeit vermeidet.

b) Nach der grundlegenden Entscheidung des BGH vom 23.10.1968 (DAR 1969, 22) handelt es sich bei Fahrzeugschäden im Zweifel um Betriebsschäden, wenn sie aus solchen Risiken entstehen, denen das Fahrzeug nach seiner Verwendung im gewöhnlichen Fahrbetrieb ausgesetzt ist.

Dafür genügt es nicht, dass der Schaden beim normalen Betrieb eines Kraftfahrzeugs eingetreten ist, in diesem Fall also während des Fahrens auf der Autobahn (vgl. OLG Hamm, Urt. v. 31.05.1989, NZV 1989, 396). Vielmehr können auch beim normalen Fahrbetrieb Schäden eintreten, die indes – ggf. mittelbar – auf die Verwirklichung eines ungewöhnlichen Risikos zurückzuführen sind. Dabei dürfte ein Schluss allein aus der statistischen Häufigkeit bestimmter schädigender Vorkommnisse auf das Vorliegen oder Nichtvorliegen eines Betriebsschadens im Sinne der AKB unzulässig sein. So hat das OLG Koblenz mit Urteil vom 11.02.2011 (VersR 2012, 175, 176) zutreffend darauf hingewiesen, dass etwa das Anfahren eines Fahrzeugs gegen einen starren Gegenstand nicht zu den Gefahren gehöre, denen ein Kfz im Rahmen seiner vorgesehenen konkreten Verwendungsart üblicherweise ausgesetzt sei. Zwar könne es vorkommen, dass ein Pkw im Rahmen seiner üblichen Nutzung gegen einen starren Gegenstand anfare, ebenso wie das Abkommen von der Fahrbahn oder der Anstoß gegen ein anderes Fahrzeug immer wieder vorkämen,

ohne dass diese Vorkommnisse zu den Gefahren gehörten, denen ein Pkw üblicherweise ausgesetzt sei (OLG Koblenz, a.a.O.).

Ferner wurde mehrfach entschieden, dass es sich nicht um einen Betriebsschaden handelt, wenn ein allmähliches Geschehen vorliegt, dessen Folgen jedoch für den Versicherungsnehmer unerwartet waren; der Schaden muss also nicht plötzlich entstanden sein (vgl. Knappmann, a.a.O., Rn. 6 m.w.N.).

c) Weiter ist davon auszugehen, dass Grund für den Abschluss einer Vollkaskoversicherung regelmäßig ist, Unfälle zu versichern, die von einer Teilkasko nicht abgedeckt werden. Eine weite Auslegung der Ausschlussklausel, die den Zweck des Versicherungsvertrags aus Sicht des Versicherungsnehmers sowie die Hauptpflicht des Versicherers entleeren würde, verbietet sich mithin.

Der Wortlaut steht einer engen Auslegung des Begriffs „Schaden aufgrund eines Betriebsvorgangs“ nicht entgegen. Die Ausschlussklausel wird eingeleitet von den Worten „nicht als Unfallschäden gelten ...“, womit deutlich gemacht wird, dass es sich hierbei um solche Ereignisse handeln soll, die grundsätzlich als Unfälle angesehen würden, jedoch im Wege vertraglicher Abrede nicht hierzu zählen sollen. Aus den in Abs. 2 Satz 2 von Ziff. A.2.3.2 aufgeführten beispielhaften Brems- oder Betriebsvorgängen, die nicht versichert sein sollen, ergibt sich in der Gesamtschau, dass der Versicherer damit insbesondere (1) Schäden aufgrund von Fehlern des Versicherungsnehmers sowie (2) Schäden aufgrund von Abnutzung/Verschleiß aus dem Versicherungsschutz ausschließen will. Ein solcher Ausschluss begegnet vor dem Hintergrund einer verständigen Abwägung der beiderseitigen Interessen keinen Bedenken.

Im Umkehrschluss ergibt sich aus dieser Auslegung zugleich, dass im Grundsatz solche Schäden versichert sein müssen, bei denen die Unfalldefinition von Abs. 1 Satz 2 zutrifft und zudem weder Abnutzung noch ein Bedienungsfehler als Ursache in Betracht kommt. Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangen Rademacher/Schneider (VersR 1994, 1033), die als Betriebsschäden (nunmehr: Schäden aufgrund eines Brems- oder Betriebsvorgangs) alle Schäden bezeichnen wollen, (1) die allein innerbetriebliche Ursachen und Auswirkungen haben oder (2) die auf einem Ereignis beruhen, mit dessen Eintritt vom Fahrer gerechnet werden muss, und die deshalb in die Betriebskostenrechnung aufgenommen werden müssen oder (3) die auf einem Ereignis beruhen, dessen Eintritt von einem Fahrzeug bauartbedingt schadlos überstanden werden muss.

Ob die von Beklagtenseite zitierte Entscheidung des OLG Hamm vom 21.04.1989 – 20 U 255/88 – (juris, Rn. 7) zutrifft, kann dahinstehen. Nach der dort vertretenen Auffassung gehört es zum normalen Betriebsrisiko eines Kraftfahrzeugs, dass auf der Fahrbahn liegende kleine Gegenstände in den Reifen eindringen und diesen derart beschädigen können,

dass er die Luft verliert. Das gelte jedenfalls für Gegenstände, die so klein sind, dass sie vom Fahrer nicht oder zu spät erkannt würden. Ein solcher Fall ist hier jedenfalls nicht gegeben, worauf noch einzugehen ist. Unabhängig davon erscheint es nicht ohne Weiteres überzeugend, gerade die Unvermeidbarkeit des Schadenseintritts zum Kriterium für das Vorliegen eines Betriebsschadens zu erheben. In der Formulierung von Ziff. A.2.3.2 AKB hat sich ein solches Kriterium jedenfalls nicht niedergeschlagen. Im Gegenteil spricht danach die Vermeidbarkeit eines Schadenseintritts gerade für das Vorliegen eines Betriebsschadens, denn Schäden aufgrund von Bedienungsfehlern sollen nicht vom Versicherungsschutz erfasst werden.

Nach Maßgabe dieser Auslegungsgrundsätze handelt es sich beim streitgegenständlichen Vorfall um einen versicherten Unfall i.S.v. Ziff. A.2.3.2 AKB.

Der Reifenplatzer mit entsprechenden weiteren Schäden an den reifennahen Karosserieteilen wurde nach dem Sachverständigengutachten durch einen größeren Fremdkörper verursacht, der sich in den Reifen eingefahren hatte. Die am Reifen vorhandenen Verschleißerscheinungen waren nicht schadensursächlich. Ein Bedienfehler liegt nicht vor; es ist insbesondere nicht ersichtlich oder vorgetragen, dass der Kl. das Einfahren des Gegenstandes hätte vermeiden können. Die Einfahrstelle befand sich an der Innenseite des Reifens und war für den Kl. nicht zu sehen. Das in das Fahrzeug eingebaute RDKS-System hat einen Druckverlust nicht gemeldet, wohl weil dieser plötzlich erfolgte.

Damit handelt es sich zunächst nicht um einen der Fälle, die in Abs. 2 Satz 2 von Ziff. A.2.3.2 AKB beispielhaft aufgeführt sind. Auch die Definition eines Unfalls in Abs. 1 Satz 2 der Klausel ist im vorliegenden Fall erfüllt. Das unmittelbar und plötzlich mit mechanischer Gewalt auf das Fahrzeug einwirkende Ereignis ist hier nicht der Reifenplatzer als solcher, sondern das Einfahren des größeren Fremdkörpers. Wie ausgeführt, steht es der Annahme eines Unfalls i.S.d. Versicherungsbedingungen nicht entgegen, dass der eigentliche Schaden (Platzen des Reifens mit Beschädigung der Karosserie) wohl erst nach einem allmählichen Einarbeiten des Fremdkörpers in den Reifen eingetreten ist. Schließlich musste der eingedrungene größere Fremdkörper auch nicht bauartbedingt schadlos überstanden werden. Bei der gebotenen engen Auslegung der Ausschlussklausel in Ziff. A.2.3.2 Abs. 2 AKB ist hier von der Verwirklichung eines außergewöhnlichen Risikos auszugehen, mit dessen Eintritt der Kläger nicht zu rechnen brauchte. Kleine Fremdkörper wie etwa kleine Steinchen, Rollsplitt oder auch kleine Metallteile bleiben üblicherweise in dem Profil von Reifen hängen, jedoch in aller Regel, ohne dort Schaden zu verursachen, jedenfalls solange der Reifen nicht vorgeschädigt ist. Solche kleinen Gegenstände können sich von vornherein nicht bis in das Innere eines im Übrigen intakten Reifens vorarbeiten, weil ihnen die erforderliche Größe/Länge fehlt. Demgegenüber liegen größere Gegenstände schon nicht üblicherweise auf der Fahrbahn,

insbesondere nicht so, dass ihnen nicht ausgewichen und ein Unfall auf diese Weise vermieden werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat sich im Streitfall das seltene Risiko eines größeren, jedoch für einen Fahrer nicht sichtbaren und umfahrbaren Gegenstands, der sich in den Reifen tief und von außen unsichtbar eingearbeitet hat, erfüllt. Bei verständiger Würdigung bedürfte es keiner Einbeziehung dieses Risikos in eine Betriebskostenrechnung.

Verbot für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge

Beschluss des BVerwG vom 20.06.2013 – 3 B 102.12 –

Das Fahrradfahren im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr rechtfertigt nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c FEV die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge beizubringen.

■ Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Kl. gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Berufungsurteil ist nicht begründet. Die Rechtssache weist nicht die geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 1 VWGO auf.

1. Die Kl. hält für grundsätzlich klärungsbedürftig, ob die Formulierung in § 3 Abs. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – „finden die Vorschriften der §§ 11 bis 14 entsprechend Anwendung“ so zu verstehen sei, dass die zuständige Fahrerlaubnisbehörde von einer Person, die beim Fahren mit einem Fahrrad im Straßenverkehr erstmals mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr angetroffen worden sei, gem. § 3 Abs. 2, § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Fahreignung verlangen könne, obwohl diese Person nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen sei und eine solche auch nicht erwerben wolle.

Da der Kl. aufgegeben worden ist, ihre Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge medizinisch-psychologisch klären zu lassen, könnte sich die von ihr aufgeworfene Frage in einem Revisionsverfahren von vornherein auch nur mit dieser Zielrichtung stellen. Die Beantwortung dieser auf ihren entscheidungserheblichen Kern reduzierten Frage kann jedoch nicht zum Erfolg der Beschwerde führen; denn es liegt auf der Hand und bedarf zur Klärung nicht der Durchführung eines Revisionsverfahrens, dass auch bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr die Vorlage eines solchen Gutachtens verlangt werden darf.

Nach § 3 Abs. 2 FeV finden die Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV entsprechende Anwendung, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines Fahrzeuges oder Tieres zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist. Mit der Anordnung der entspr. Anwendung dieser Vorschriften sollen nicht die Voraussetzungen, unter denen nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, relativiert werden. Dass die §§ 11 bis 14 FeV nicht unmittelbar, sondern nur entsprechend anwendbar sein sollen, erklärt sich ebenso wie bei der Verweisung in § 46 Abs. 3 FeV zwanglos daraus, dass unter Abschnitt II.2. der Fahrerlaubnis-Verordnung und damit auch in den §§ 11 bis 14 FeV die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis geregelt werden, während § 3 Abs. 2 FeV die Führer von Fahrzeugen aller Art – also auch erlaubnisfreier Fahrzeuge – betrifft und § 46 FeV den Inhaber einer Fahrerlaubnis, also jemanden, dem die Fahrerlaubnis bereits erteilt worden ist. Mit der Verweisung auf die §§ 11 bis 14 FeV sollte der Regelungsgehalt dieser Vorschriften auch auf diese Fälle erstreckt werden, allerdings naturgemäß nur insoweit, als sie ihrem Wortlaut nach anwendbar sind, übertragen auf die hier betroffene Führerin eines Fahrrads also nur insoweit, als die in Bezug genommenen Regelungen ihrem Inhalt nach nicht das Führen eines Kraftfahrzeuges voraussetzen.

Der hier maßgebliche § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV schreibt vor, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde. Die Vorschrift differenziert also nicht nach Fahrzeugarten, so dass sie – wie der Senat bereits entschieden hat – nicht das Führen eines Kraftfahrzeuges voraussetzt (Urteil vom 21.05.2008 – BVerwGE 131, 163 Rn. 10 = DAR 2008, 537). Demgemäß gilt die Bestimmung aufgrund der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auch für Fahrradfahrer, ohne dass sie eine Fahrerlaubnis beantragt haben oder Inhaber einer solchen Erlaubnis sein müssen. Dies gebietet auch Sinn und Zweck der Norm. Die bisher dazu ergangenen Entscheidungen der Obergerichte weisen – mit einer, jedoch inzwischen korrigierten Ausnahme – übereinstimmend und zu Recht darauf hin, dass die Teilnahme am Straßenverkehr in erheblich alkoholisiertem Zustand mit jedem Fahrzeug eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt und der Gesetzgeber diese Einschätzung teilt, indem er die Trunkenheitsfahrt mit jedem Fahrzeug in § 316 StGB unter Strafe stellt (so neben dem Berufungsgericht: VGH Kassel, Urteil vom 06.10.2010 – 2 B 1076/10 – juris Rn. 10; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 28.02.2011 – OVG I S 19.11, OVG I M 6.11 – juris Rn. 6; OVG Bautzen, Beschluss vom 31.01.2011 – 3 B 226/10 – juris Rn. 5; OVG Lüneburg, Beschluss vom 01.04.2008 – 12 ME 35/08 – juris Rn. 7; inzwischen auch OVG Koblenz, Urteil vom 17.08.2012 – 10 A 10284/12 – juris Rn. 24 f., unter Änderung seiner früheren Rechtsprechung <Beschluss vom 25.09.2009 – 10 B 10930/09 – juris>, soweit – wie hier – eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr erreicht worden ist). Da eine festgestellte Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr den Verdacht eines die Fahreignung ausschließenden Alkoholmissbrauchs begründet, muss daher schon aus Grün-

den der Gefahrenabwehr den Eignungszweifeln nachgegangen werden, gleichgültig welches Fahrzeug geführt worden ist und unabhängig davon, ob der Fahrzeugführer Inhaber einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ist oder eine solche Erlaubnis anstrebt. Insoweit finden die Grundrechte des Betr., auf die sich die Kl. in den Vorinstanzen berufen hat, ihre Grenzen in den Rechten Dritter, insbesondere in dem Recht der übrigen Verkehrsteilnehmer auf Leben und körperliche Unversehrtheit, die zu schützen der Staat aufgerufen ist.

2. Auch die weitere von der Kl. aufgeworfene Frage, ob die Anwendung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV auf eine Person, die beim Fahren mit einem Fahrrad im Straßenverkehr erstmals mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr angetroffen worden sei, ohne dass diese Person im Besitz einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sei und eine solche auch nicht erwerben wolle, zu einer unzulässigen Ungleichbehandlung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 GG gegenüber Fahrern von Inline-Skates und Rollern führe, weil letztere zwar den Vorschriften für den Fußgängerverkehr gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVO unterlägen, jedoch in der Fahrerlaubnis-Verordnung keine dem § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVO entsprechende einschränkende Regelung vorhanden sei und die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden tatsächlich die Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht auf die Fahrer von Inline-Skates und Rollern anwendeten, rechtfertigt nicht die Zulassung der Revision, weil sie – selbst wenn sie zu bejahen wäre – der Revision offenkundig nicht zum Erfolg verhelfen könnte und daher in einem Revisionsverfahren nicht beantwortet werden müsste.

Da Roller und Inline-Skates nach § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 StVO keine Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrsordnung sind und für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend gelten, hat der VGH insoweit § 3 Abs. 2 FeV zu Recht für unanwendbar erklärt; denn es liegt auf der Hand, dass der Fahrzeugbegriff der Straßenverkehrsordnung derselbe ist wie der der – ebenfalls dem Straßenverkehrsrecht zugehörigen – Fahrerlaubnis-Verordnung. Daraus folgt zugleich, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV auf Personen, die sich dieser Fortbewegungsmittel bedienen, keine Anwendung findet.

Ob darin – wie die Kl. geklärt wissen möchte – eine nicht zu rechtfertigende und daher gegen Art. 3 Abs. 1 GG verstoßende Ungleichbehandlung gegenüber Fahrradfahrern liegt, könnte in einem Revisionsverfahren dahingestellt bleiben; denn selbst wenn die Benutzung dieser Fortbewegungsmittel in alkoholisiertem Zustand vergleichbare Gefahren für den Straßenverkehr begründen sollte, würde das nicht dazu führen, dass die zur Wahrung der Verkehrssicherheit vorgenommene Beschränkung der Rechte von Fahrradfahrern rechtswidrig wäre, sondern allenfalls dazu, dass die in Rede stehenden Regelungen auf die Benutzer solcher Fortbewegungsmittel erstreckt werden müssten.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO; die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 i.V.m. § 52 Abs. 1 GKG.

Strohmanngeschäft

Schiebt beim Verkauf einer beweglichen Sache an einen Verbraucher der Verkäufer, der Unternehmer ist, einen Verbraucher als Strohmann vor, um die Sache unter Ausschluss der Haftung für Mängel zu verkaufen, so ist der Kaufvertrag zwischen den Verbrauchern wirksam, sofern nicht die Voraussetzungen eines Scheingeschäfts (§ 117 BGB) vorliegen.

BGH – VIII ZR 89/12 – (DAR 2013, 511)

Schadenersatz wegen Arbeitsunfähigkeit

Verursacht der Schädiger die Arbeitsunfähigkeit des Geschädigten, so hat er nicht nur den entgangenen Verdienst aus abhängiger Arbeit, sondern grundsätzlich auch den auf den Zeitraum der unfallbedingten Arbeitsunfähigkeit entfallenden Anteil des Urlaubsentgelts zu ersetzen. Dieser Anspruch geht gem. § 6 Abs. 1 EntgFG auf den Arbeitgeber über, soweit dieser dem Geschädigten für die Zeit seiner unfallbedingten Arbeitsunfähigkeit bezahlten Urlaub gewährt hat.

BGH – VI ZR 389/12 – (VersR 2013, 1274)

Schadhafter Oldtimer

Wird ein Kfz, das kurz zuvor eine sog. „Oldtimerzulassung“ erhalten hat, mit der Klausel „positive Begutachtung nach § 21c StVZO (Oldtimer) im Original“ verkauft, liegt darin eine Beschaffenheitsvereinbarung, dass sich das Fahrzeug in einem Zustand befindet, der die erteilte positive Begutachtung als Oldtimer (vgl. jetzt § 23 StVZO) rechtfertigt.

BGH – VIII ZR 172/12 – (VersR 2013, 913)

Eigene Werkstatt

Auch der Halter eines für betriebliche Zwecke genutzten Pkw kann, wenn der Reparaturaufwand den Toleranzbereich von 130 % des Wiederbeschaffungswerts nicht übersteigt, ein schützenswertes Interesse daran haben, den Schaden zulasten des Schädigers durch Reparatur zu beseitigen.

Bei einer Reparatur in eigener Kfz-Werkstatt ist aber, wenn Fremdaufträge nicht zurückgestellt werden mussten, von den geschätzten Reparaturkosten der Unternehmergewinn (hier: von geschätzt 20 %) abzuziehen.

OLG Saarbrücken – 4 U 324/11 – (r + s 2013, 520)

Ersatz der Umsatzsteuer

Ist nach einem wirtschaftlichen Totalschaden bei der Ersatzbeschaffung von privat keine Umsatzsteuer angefallen, steht dem Geschädigten kein Anspruch auf Ersatz der Umsatzsteuer zu.

BGH – VI ZR 351/12 – (Zfs 2013, 629)

Stürzender Leichtkrafdfahrer

Kommt ein Leichtkrafdfahrer in Zusammenhang mit einem Überholvorgang zu Fall, ohne dass es zu einer Berührung mit dem überholenden Fahrzeug gekommen wäre, so kann eine hälftige Schadensteilung gerechtfertigt sein, wenn abgesehen von dem engen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang zwischen Sturz und Überholmanöver der Sachverhalt nicht aufgeklärt werden kann.

OLG Hamburg – 14 U 84/12 – (NZV 2013, 541)

Motorradschuhe

Mangels einer gesetzlichen Vorschrift zum Tragen von Motorradstiefeln kann eine Unterlassung insoweit auch nicht zu einem Mitverschulden führen. Hierfür wäre zumindest eine allgemeine Verkehrsanschauung erforderlich, wonach ein Motorradfahrer zum eigenen Schutz Motorradschuhe tragen sollte. Eine solche allgemeine Verkehrsanschauung ist jedoch derzeit nicht auszumachen.

OLG Nürnberg – 3 U 1897/12 – (NZV 2013, 556)

Verkehrssicherungspflicht

Auf einem Behördenparkplatz besteht an Wochenenden nur eine eingeschränkte Räum- und Streupflicht. Außerhalb der ausgeschilderten Öffnungszeiten muss sich ein Benutzer des Parkplatzes auf witterungsbedingte Glätte einstellen.

OLG Nürnberg – 4 U 2428/12 – (VersR 2013, 1414)

Verwiegung durch Polizeibeamten

Es ist nicht generell unzulässig und führt zu keinem Beweisverwertungsverbot, wenn ein Polizeibeamter – insbesondere dann, wenn kein sonstiges Bedienungspersonal zur Verfügung steht – Fahrzeuge auf einer Fahrzeugwaage selbst ver-

wiegt und das Wiegeergebnis in einer von § 70 Abs. 2 EichO abweichenden Weise dokumentiert. Dies gilt jedenfalls dann, wenn keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Bedienung gegeben sind und die vorgenommene Dokumentation hinreichend zuverlässig erscheint.

OLG Thüringen – 1 Ss Bs 61/12 – (297) – (VRS Bd. 125, 54)

Kenntnis des Geschwindigkeitsmessgerätes

Die mangelnde Kenntnis der genauen Funktionsweise des Geschwindigkeitsmessgerätes, das eine Bauartzulassung von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt erhalten hat, begründet keine rechtliche Unverwertbarkeit des Messergebnisses. Vielmehr steht damit die generelle Zuverlässigkeit und Geeignetheit des Gerätes fest und macht Informationen zu dessen genauer Funktionsweise entbehrlich.

OLG Köln – III/1 RBs 63/13 – (NZV 2013, 459)

Abstandsverstoß

Eine bußgeldrechtliche Ahndung wegen einer Abstandsunterschreitung – i. S. eines „nicht nur vorübergehenden Verstoßes“ – ist jedenfalls dann rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die vorwerfbare Dauer der Abstandsunterschreitung mindestens drei Sekunden oder (alternativ) die Strecke der vorwerfbaren Abstandsunterschreitung mindestens 140 m betragen hat.

OLG Hamm – 1 RBs 78/13 – (DAR 2013, 656)

Testsieger

Die Werbung mit der Angabe „Testsieger“ ist eine unzulässige Alleinstellungsbehauptung, wenn in der Werbung nicht darauf hingewiesen wird, dass das beworbene Produkt sich den behaupteten „I. Platz“ im Testergebnis mit weiteren, gleich gut bewerteten Produkten teilt.

Hanseatisches OLG Hamburg – 3 U 142/12 – (VRS Bd. 125, 14)

Unfallflucht in der Kfz-Haftpflicht

Ein unerlaubtes Entfernen vom Unfallort schließt den Kausalitätsgegenbeweis nach § 28 Abs. 3 VVG nicht ohne Weiteres aus, da es sich nicht zwingend um ein arglistiges Verhalten gegenüber dem Haftpflichtversicherer handeln muss.

LG Duisburg – 7 S 104/12 – (r + s 2013, 541)

Dauer der Nutzungsausfallentschädigung

Ohne Anrechnung eines Mitverschuldens kann ein Geschädigter Nutzungsausfallentschädigung auch für 565 Tage verlangen, wenn die gegnerische Versicherung seinem Regulierungsverlangen nicht nachgekommen ist und er unter Hinweis auf das nicht mehr verkehrssichere Unfallfahrzeug mit wirtschaftlichem Totalschaden die wirtschaftliche Unmöglichkeit einer Ersatzbeschaffung dargetan hat.

LG Aachen – 11 O 189/12 – (NZV 2013, 452)

Verkauf des Unfallwagens

Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls darf den Unfallwagen auf der Grundlage des von dem von ihm beauftragten Gutachters ermittelten Restwerts veräußern, ohne ein Restwertangebot der einstandspflichtigen Haftpflichtversicherung abzuwarten. Er verstößt in diesem Fall nicht gegen die ihm obliegende Schadensminderungspflicht.

LG Hannover – 4 O 206/11 – (DAR 2013, 654)

Rückwärts ausparken

Der auf einem Parkplatz aus einer Parkbox rückwärts Ausparkende haftet bei einer Kollision mit einem vor der Parkbox angehaltenen Fahrzeug allein. Auch die Betriebsgefahr des wartenden Fahrzeugs tritt unter diesen Umständen zurück.

LG Limburg – 3 S 269/11 – (NZV 2013, 547)

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