

Inhalt

Zu aktuellen Themen

Neues vom „Einzelraser“: Wo stehen wir heute? 1

Pressemeldungen der Gerichte

OLG Koblenz: VW-Dieselgate Schadensersatz 3

AG München: Blitzer-Rekordfahrt 3

AG München: Abschleppkosten 4

OVG Berlin-Brandenburg: VW-Dieselgate Betriebsuntersagung 5

Rechtsprechung

BGH: Verzögerte Betriebsgefahr 6

BGH: Sondertarif Mietwagen 8

OLG Karlsruhe: Fahrverbot bei Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz 12

OVG Lüneburg: Geschwindigkeitsüberwachung durch Abschnittskontrolle (Section Control) 13

VG Neustadt: Das rechtswidrige Zusatzzeichen 17

Verkehrsrecht in Kürze

BGH: Leasingnehmer, fiktive Abrechnung der Kfz-Herstellungskosten 24

OLG Brandenburg: Kfz-Schaden im öffentlichen Verkehrsraum durch Astabbruch 24

OLG Celle: GTC-GS 11 als standardisiertes Messverfahren 24

OLG Frankfurt/Main: Radfahrerunfall beim Ausweichen eines Kfz 24

OLG Hamm: Verbotswidrige Nutzung eines elektronischen Gerätes 24

OLG Hamm: Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug ohne Rückstrahler 25

OLG Karlsruhe: vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr ... 25

OLG Köln: Ordnungswidrige Nutzung eines Laptops am Steuer 25

OLG München: Einfahren in Vorfahrtsstraße durch Lücke in Kolonne – „Lückenrechtsprechung“ 25

OLG Nürnberg: Ablenkung bei Tempo 200 als grobe Fahrlässigkeit 26

OLG Stuttgart: Nutzen und Halten eines elektronischen Gerätes 26

VGH Kassel: VW-Dieselgate Stilllegung nach abgelehntem Software-Update 26

OVG Lüneburg: Fahrtenbuchanordnung 26

Juristische Stilblüten 27

Neues vom „Einzelraser“: Wo stehen wir heute?

I. § 315d StGB in der Rechtsprechung der Instanzgerichte

Durch Bundesgesetz vom 30.09.2017 (BGBl. I S. 3532), in Kraft seit dem 13.10.2017, wurde bekanntlich die neue Bestimmung des § 315d StGB mit der amtlichen Überschrift „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ in das Strafgesetzbuch aufgenommen. Während es zu den Alternativen des Abs. 1 Nr. 1 – Ausrichten oder Durchführen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens – und des Abs. 1 Nr. 2 – Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen – bislang keine veröffentlichte Rechtsprechung gibt,¹ verhält es sich bezüglich der dritten Alternative des Abs. 1 Nr. 3 StGB ganz anders. Hier haben sich schon diverse Instanzgerichte mit der Auslegung dieser schwierigen, zu Recht immer wieder kritisierten Tatbestandsvariante befassen müssen.² Dabei warfen die drei kumulativen Tatbestandsmerkmale „mit nicht angepasster Geschwindigkeit“, „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ bislang kaum Probleme auf. Lediglich zur „nicht angepassten Geschwindigkeit“ hob das AG Essen hervor, dass eine Verurteilung nach § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB dann ausscheide, wenn schon die Höhe der Fahrgeschwindigkeit nicht feststehe und auch nicht mehr zu ermitteln sei.³ Im konkreten Fall lagen für eine innerörtliche Fahrt lediglich Geschwindigkeitsschätzungen von Zeugen vor, welche die Fahrgeschwindigkeit des angeblichen Raserfahrzeugs zwischen 60 und 100 km/h ansetzten. Das reiche, so das AG Essen überzeugend, bereits nicht für die Feststellung des ersten Tatbestandsmerkmals des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB „nicht angepasste Geschwindigkeit“ aus. Bezüglich der Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“ lässt sich die gefestigte Rechtsprechung zu § 315c StGB⁴ problemlos auch auf

§ 315d StGB übertragen. Erheblicher Auslegungsbedarf entstand jedoch zu dem vierten, ebenfalls kumulativen und subjektiven Tatbestandsmerkmal des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB, „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“. Vor allem stellte sich in der Judikatur wiederholt die Frage, ob der strafbare Einzelraser zur Erfüllung dieses Tatbestandsmerkmals die technische⁵ oder die situationsbezogene⁶ Höchstgeschwindigkeit des von ihm geführten Kfz anstreben muss.

II. Die erste obergerichtliche Entscheidung zu § 315d StGB

Die letztgenannte Frage nach der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ ist kürzlich zum ersten Mal obergerichtlich entschieden und damit m. E. geklärt worden, und zwar durch den nachfolgend darzustellenden Beschluss des Kammergerichts vom 15.04.2019 = NZV 2019, 314.⁷ Der Sachverhalt dieser bedeutsamen Entscheidung stellte sich wie folgt dar:

Der zur Tatzeit 24-jährige Angeklagte hatte einen Audi RS 6 Avant performance gemietet. Dieses Fahrzeug hat eine Leistungsstärke von 605 PS und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauert 3,7 Sekunden, wofür das Fahrzeug eine Strecke von nur 51,4 m benötigt. Bei einer Beschleunigung von 0 auf 200 km/h legt das Fahrzeug etwa 230 m zurück und

¹ In der juris-Datenbank ist jedenfalls mit Stand vom 11.06.2019 keine Rechtsprechung zu den beiden Alternativen verzeichnet.

² Übersichten und Kritik z.B. bei Jansen, NZV 2019, 285; Preuß, NZV 2018, 537.

³ AG Essen, Verkehrsrecht Aktuell 2019, 30.

⁴ z.B. NK-GVR/Quarch, 2. Aufl., § 315c StGB, Rn. 12ff.

⁵ so LG Stade, NZV 2018, 483.

⁶ so z.B. LG Berlin, NZV 2018, 481.

⁷ KG vom 15.04.2019 – (3) 161 Ss 36/19-25/19 = NZV 2019, 314 = BeckRS 2019, 8319.

benötigt hierfür 7,9 Sekunden. Mit diesem gemieteten Audi fuhr der Angeklagte am frühen Morgen des 05.11.2017 gegen 2.30 Uhr in Berlin den Kottbusser Damm entlang, über den Hermannplatz rechts in die Hasenheide, weiter über den Südstern in die Gneisenaustraße, weiter in die Yorckstraße bis Ecke Katzbachstraße. Diese insgesamt 3,8 km lange Strecke befuhr er zeitweise mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 150 km/h, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit, was der Angeklagte wusste, auch zur Nachtzeit konstant 50 km/h betrug. An diese Geschwindigkeitsbegrenzung hielt er sich ganz bewusst nicht und wechselte wiederholt ruckartig und ohne den Blinker zu betätigen die Fahrspuren des noch schnelleren Fortkommens wegen. Er stoppte das Fahrzeug zwar an den passierten roten Ampeln, nutzte die Gelegenheit des Wiederauffahrens jedoch zugleich zum Austesten des enorm hohen Beschleunigungsvermögens des Fahrzeugs. In dem Audi befanden sich vier weitere junge Männer, die der Angeklagte mit seiner riskanten Fahrweise beeindruckt wollte und die ihn für seine „Fähigkeiten“ tatsächlich auch sehr bewunderten.

Die erste Instanz, das AG Berlin-Tiergarten, wertete das Fahrverhalten des Angeklagten als strafbares „Einzelrasen“ nach § 315d I Nr. 3 StGB und verhängte gegen ihn eine Geldstrafe von 60 Tagessätzen. Ferner entzog es ihm gem. § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1a StGB seine Fahrerlaubnis und setzte eine Sperrfrist von 8 Monaten für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis fest (§ 69a StGB). Während die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung des Angeklagten verworfen wurde, erhöhte das LG Berlin auf die Berufung der Amtsanwaltschaft die Geldstrafe auf 180 Tagessätze und die Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auf 2 Jahre.⁸ Der Angeklagte legte gegen dieses zweitinstanzliche Urteil erfolglos Revision zum KG ein.

Die Entscheidung der Strafkammer weise, so stellte der Strafsenat fest, keine Rechtsfehler zulasten des Angeklagten auf.

Zu Recht sei die Strafkammer insbesondere davon ausgegangen, dass das subjektive Tatbestandsmerkmal der Absicht des Erreichens der „höchstmöglichen Geschwindigkeit“ gegeben sei. Entgegen der Ansicht der Verteidigung sei hiermit nicht das „volle Ausreizen“ eines Kfz gemeint. Ein solches Erfordernis würde nämlich den Täter, der ein hochmotorisiertes Fahrzeug führt und damit sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen kann, ohne an das Limit seiner technischen Leistungsfähigkeit zu gehen, unangemessen und sinnwidrig begünstigen. Das Gesetz stelle deshalb auf die relativ höchstmöglich erzielbare Geschwindigkeit ab. Diese ergebe sich aus einer Zusammenschau der fahrzeugspezifischen Beschleunigung bzw. Höchstgeschwindigkeit, des subjektiven Geschwindigkeitsempfindens, der Verkehrslage und der Witterungsbedingungen in der jeweiligen konkreten Verkehrssituation.

Diese Ausführungen überzeugen: In der Tat war im vom KG entschiedenen Fall der Täter, als er mit 150 km/h im Stadtverkehr unterwegs war, noch weit von der bei 250 km/h liegenden technischen Höchstgeschwindigkeit des von ihm geführten Audis entfernt. Sinn und Zweck des § 315d StGB würden aber konterka-

riert, wenn der Einzelraser aus diesem Grund hier straflos ausgehen würde, aber ein anderer Täter, dessen Pkw nur eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h schafft, bei gleicher Fahrweise bestraft würde. Daher ist in Zukunft immer zu fragen: Welche Höchstgeschwindigkeit war in der konkreten Verkehrssituation relativ möglich, und strebte der Täter diese Geschwindigkeit an?

III. § 315d StGB und der Bestimmtheitsgrundsatz

Der eigentliche „Hammer“ der Entscheidung des KG vom 15.04.2019 folgt aber noch: Der Strafsenat knüpfte an die zahlreiche Kritik aus der Rechtswissenschaft an der Konstruktion des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB an und wies darauf hin, dass mit Blick auf den Bestimmtheitsgrundsatz des Art. 103 Abs. 2 GG eine zurückhaltende Anwendung der Norm geboten sei. Angesichts des außergewöhnlichen Tatgeschehens sei hier die Verwirklichung des objektiven („nicht angepasste Geschwindigkeit“) und subjektiven („um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“) Tatbestands der Vorschrift jedoch zweifelsfrei gegeben. Die Gesamtschau der von der Strafkammer rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen mache insbesondere deutlich, dass die Tat über eine bloße Geschwindigkeitsüberschreitung hinausgehe und deshalb auch bei der gebotenen zurückhaltenden Auslegung unter § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB zu subsumieren sei.

Das KG richtet damit eine klare und überzeugende Botschaft an die Strafjustiz: Mit der Anwendung der wenig gelungenen Norm des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB ist ab sofort Vorsicht geboten! Insbesondere stellt eine bloße, auch noch so krasse Geschwindigkeitsüberschreitung für sich allein noch kein einem Rennen ähnliches, strafbares Einzelrasen dar.

Im Licht dieser Entscheidung dürfte die von verschiedenen Instanzgerichten⁹ angenommene Strafbarkeit nach § 315d I Nr. 3 StGB in Fällen der sog. „Polizeiflücht“ kaum zu halten sein: Denn wer mit hoher Geschwindigkeit vor der Polizei flieht, legt es schon nicht zwingend auf die relativ mögliche Höchstgeschwindigkeit seines Kfz an, sondern nur darauf, schneller als die Polizei zu sein.¹⁰

IV. Rechtsfolgen und Resümee

Schließlich gibt der Beschluss des KG der Praxis noch wertvolle Anhaltspunkte zu den Fragen nach dem angemessenen Strafmaß und der Länge der festzusetzenden Sperrfrist: 180 Tagessätze beim Ersttäter sind für ein „Einzelrasen“ nicht zu beanstanden; und vor allem gibt auch eine sich deutlich von Trunkenheitsfahrten nach oben abhebende Sperrfrist von 2 Jahren für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis (§§ 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1a, 69a StGB) keine Veranlassung für eine Aufhebung des Rechtsfolgenausspruchs.

Damit lässt sich im Licht der Entscheidung des KG vom 15.04.2019 resümieren: Die Hürden für die Bejahung eines strafbaren Einzelrasens sind hoch; aber, wenn der Tatbestand einmal festgestellt werden kann, fallen die auszurteilenden Rechtsfolgen nicht minder hoch aus.

VLG Dr. Matthias Quarch, Aachen

⁸ LG Berlin, Urteil vom 04.12.2018 - 562 Ns 65/18 = BeckRS 2018, 42829.

⁹ AG Waldbröl, NZV 2019, 317 m. ablehnender Anm. von Krenberger; LG Berlin, NZV 2019, 315 m. zust. Anm. von Winkelmann.

¹⁰ So auch Jansen, NZV 2019, 285, 288.

„Diesel-Skandal“ – VW schuldet dem Käufer eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, Schadensersatz; der Käufer muss sich aber einen Nutzungsvorteil anrechnen lassen

Die Volkswagen AG ist dem Käufer eines Fahrzeugs, dessen Motor mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung zu Schadensersatz verpflichtet. Der Käufer hat aber durch die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs einen geldwerten Vorteil erlangt, um den sein Anspruch zu kürzen ist. Das hat der 5. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Koblenz mit heute verkündetem Urteil entschieden (5 U 1318/18).

Im konkreten Fall hatte der Kläger im Januar 2014 einen Pkw der Marke VW, Modell Sharan, als Gebrauchtfahrzeug (Erstzulassung 12.7.2012) gekauft. In dem Fahrzeug ist ein Dieselmotor der Baureihe EA 189 eingebaut, der nach Auffassung des Kraftfahrtbundesamtes über eine unzulässige Abschaltvorrichtung verfügt. Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin des Fahrzeugs und Motors auf Schadensersatz in Anspruch. Er hat vorgetragen, dass er den Pkw nicht gekauft hätte, wenn er vom Einbau der unzulässigen Software gewusst hätte. Er habe geglaubt, umweltbewusst zu handeln. Daher verlangt er in der Hauptsache die Erstattung des von ihm gezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs. Der Kläger stützt seinen Anspruch unter anderem darauf, dass die Beklagte die Käufer mit dem Ziel der Gewinnmaximierung bewusst getäuscht und in der Folge vorsätzlich sittenwidrig geschädigt habe (§ 826 BGB). Das Landgericht ist dieser Argumentation nicht gefolgt und hat die Klage abgewiesen. Eine Haftung aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung wurde ausdrücklich verneint.

Gerade das bewertet der 5. Zivilsenat anders und bejaht einen Anspruch des Klägers aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung.

Die Beklagte habe dadurch, dass sie das Fahrzeug unter bewusstem Verschweigen der unzulässigen Softwareprogrammierung in Verkehr gebracht habe, dem Käufer der Wahrheit zuwider vorgespiegelt, dass der Einsatz des Fahrzeuges im Straßenverkehr uneingeschränkt zulässig sei. Das Inverkehrbringen trage die Aussage in sich, dass der Pkw nicht nur fahren könne, sondern auch fahren dürfe. Tatsächlich bestehe jedoch durch die verwendete Steuerungssoftware die Gefahr der Betriebsunteragung und Fahrzeugstilllegung. Die Täuschung hierüber wirke auch beim Gebrauchtwagenkauf fort, da auch bei diesem unter

anderem die Herstellerangaben Grundlage der Kaufentscheidung seien. Das Vorgehen der Beklagten sei auch sittenwidrig, das heißt mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht vereinbar und besonders verwerflich. Insofern wirke sich aus, dass staatliche Behörden, Wettbewerber und Endverbraucher in großer Zahl systematisch zur Profitmaximierung getäuscht worden seien. Das Bestreben des Käufers, durch den Kauf eines möglichst umweltschonenden Produkts einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, sei durch eine gezielte Täuschung unterlaufen worden. Angesichts der großen Zahl der manipulierten Fahrzeuge halte es der Senat auch für ausgeschlossen, dass Mitarbeiter der Beklagten in leitender Stellung (zumindest der Leiter der Entwicklungsabteilung) keine Kenntnis von den Manipulationen hatten.

Diese Kenntnis müsse sich die Beklagte zurechnen lassen. Dem Kläger sei auch durch die Täuschung ein Schaden entstanden, da er, beeinflusst durch die Täuschung, den Kaufvertrag geschlossen habe und somit eine „ungewollte“ Verbindlichkeit eingegangen sei. Seine Erwartungen seien enttäuscht worden. Zudem stelle die drohende Stilllegung des Fahrzeugs einen Schaden dar, da die uneingeschränkte Nutzung des Fahrzeuges hierdurch infrage gestellt sei.

Obwohl der Senat dem Kläger somit einen Schadensersatzanspruch zugestanden hat, hatte die Berufung nicht in vollem Umfang Erfolg. Denn der Kläger muss sich den durch die tatsächliche Nutzung des Fahrzeuges gezogenen geldwerten Vorteil anrechnen lassen. Der Senat hat daher den von der Beklagten zu erstattenden Kaufpreis um diesen Betrag gekürzt. Dabei geht der Senat von einer durchschnittlichen Laufleistung des Motors von 300.000 Kilometern aus.

Der Senat hat die Revision gegen das Urteil zugelassen.

Quelle: Pressemitteilung des OLG Koblenz vom 12.06.2019

Rekordfahrt

In gut einer Stunde elfmal geblitzt kostet den Raser 1504 € und drei Monate Fahrverbot

Am 01.03.2019 verurteilte die zuständige StrafrichterIn am Amtsgericht München einen 24-jährigen ausgebildeten Anlagenmechaniker und derzeitigen Meisterschüler aus München-Obermenzing wegen einer fahrlässigen und fünf vorsätzlichen Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit zu Geldbußen von 64, 224, 224, 384, 224 und 384 € und zu einem dreimonatigen Fahrverbot.

Am 23.05.2018 um 00.19 Uhr fuhr der Betroffene mit seinem Pkw Peugeot im Petueltunnel in östlicher Richtung und überschritt dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 34 km/h und um 00.22 Uhr im Richard-Strauss-Tunnel in südlicher Richtung unter Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 39 km/h, um 00.33 Uhr im Luise-Kieselbach-Tunnel in nördlicher Richtung bei höchstens erlaubten 50 km/h um 46 km/h, um 00.34 Uhr

auf der Landshuter Allee in nördlicher Richtung bei maximal erlaubten 50 km/h um 52 km/h.

Der Betroffene fuhr um 00.57 Uhr im Heckenstaller Tunnel Richtung Osten und überschritt dabei die zum Fahrtzeitpunkt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 51 km/h. Um 01.07 Uhr fuhr er wieder im Luise-Kieselbach-Tunnel in nördlicher Richtung und überschritt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nun um 61 km/h, um 01.09 Uhr auf der Landshuter Allee um 55 km/h, um 01.12 Uhr im Petueltunnel in Fahrtrichtung München um 47 km/h, um 01.17 Uhr im Richard-Strauss-Tunnel in südlicher Richtung um 57 km/h, um 01.26 Uhr im Luise-Kieselbach-Tunnel in nördlicher Richtung um 52 km/h und schließlich um 01.27 Uhr auf der Landshuter Allee um 64 km/h.

Der Betroffene machte zunächst keine Angaben zur Sache. Das Gericht hörte die zuständigen polizeilichen Messbeamten, verlas Messprotokolle und Eichscheine und sah die gefertigten Licht- und Messbilder ein. Über seinen Verteidiger ließ der Betroffene schlussendlich die Fahrereigenschaft einräumen.

Die zuständige Strafrichterin am Amtsgericht München begründet ihr Urteil wie folgt:

„Das Gericht ist zugunsten des Betroffenen hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitungen Nr. 1 und Nr. 2 von Fahrlässigkeit ausgegangen. Spätestens ab der Geschwindigkeitsüberschreitung Nr. 3 ist jedoch von Vorsatz auszugehen. Dies ergibt sich daraus, dass der Betroffene während eines Zeitraums von 00.19 Uhr bis 00.33 Uhr zwei Geschwindigkeitsüberschreitungen von 34 und 39 km/h vorgenommen hat. Daraus ist ersichtlich, dass der Betroffene am Tag während der insgesamt über eine Stunde dauernden Fahrt sich bewusst an keine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des Stadtgebietes München gehalten hat und damit die Geschwindigkeitsüberschreitungen zumindest billigend in Kauf nahm. Spätestens nach den ersten 14 Minuten Fahrtstrecke ist dieser Entschluss auch hinreichend deutlich nach außen in Erscheinung getreten, dass von einem vorsätzlichen Verhalten ausgegangen werden kann. Wegen des engen zeitlichen Zusammenhanges ist das Gericht zugunsten des Betroffenen von einer tateinheitlichen Verwirklichung bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen 1/2, 3/4, 6/7/8, 10/11 ausgegangen. Für die Geschwindigkeitsüberschreitungen Nr. 1 und Nr. 2 sieht der Bußgeldkatalog bei tateinheitlicher Verwirklichung eine Regelgeldbuße von EUR 160,00 vor. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen 3 und 4 sind tateinheitlich mit einer Regelgeldbuße von EUR 560,00 wegen der Vorsatztat zu ahnden. Für die Geschwindigkeitsüberschreitung 5 ergibt der Regelsatz bei vorsätzlicher Begehung EUR 560,00. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen 6, 7 und 8 tateinheitlich verwirklicht sind bei vorsätzlicher Begehungsweise mit EUR 960,00 anzusetzen. Die Geschwindigkeitsüberschreitung Nr. 9 ist als Vorsatztat mit einer Regelgeldbuße von EUR 560,00 zu bewerten. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen Nr. 10 und Nr. 11 tateinheitlich verwirklicht und als Vorsatztat ergeben eine Regelgeldbuße von EUR 960,00. Dies hätte insgesamt eine Summe von EUR 3.760,00 ergeben. Im Hinblick auf die wirtschaftlichen

Verhältnisse des Betroffenen hat das Gericht sich entschlossen, von diesen Sätzen lediglich jeweils 40 Prozent in Ansatz zu bringen. Somit ergeben sich die in der Tenorierung ausgesprochenen Geldbeträge. Ein Fahrverbot von 3 Monaten war auszusprechen. Eine Reduzierung des Fahrverbots kommt im Hinblick auf die Vielzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie die Vorahndungen des Betroffenen nicht in Betracht.“

Der Betroffene hatte bereits am 13. und 20. Mai 2018 Geschwindigkeitsüberschreitungen begangen, für die er zwischenzeitlich ebenfalls Bußgelder und Fahrverbote erhalten hat.

Urteil des AG München vom 01.03.2019 – 953 OWi 435 Js 216208/18

Der Beschluss ist aufgrund Rechtsbeschwerde des Betroffenen nicht rechtskräftig.

Quelle: Pressemitteilung des AG München vom 13.05.2019

Das Amtsgericht erachtet hier Kosten in Höhe von € 314,75 für angemessen.

Das Amtsgericht München gab am 15.11.2018 der Klage auf Auszahlung des von der Beklagten hinterlegten Betrages nur in Höhe von € 344,75 statt.

Die Klägerin ist Abschleppunternehmerin, spezialisiert auf das Abschleppen von Fremdfahrzeugen. Der Beklagte war Halterin eines VW Polo, der am 28.03.2018 von der Beklagten auf dem privaten Außenstellplatz des Olympia Towers in München abgestellt wurde. An der Stirnseite des Stellplatzes war das allgemein bekannte Verkehrszeichen für absolutes Halteverbot mit einem Zusatz der Abschleppung für den Fall einer Zuwiderhandlung angebracht.

Von ca. 19:30 Uhr bis 21:30 Uhr führte die Klägerin eine Fremdabschleppung des benannten Pkws der Beklagten durch. Zunächst wurde ein Landrover Defender eingesetzt, der den Polo halb aus dem Stellplatz herauszog, bis dann ein Abschleppwagen erschien. Zwischenzeitlich war die Beklagte zu ihrem Fahrzeug zurückgekehrt und setzte sich auch kurz in ihr Fahrzeug. Sie rief die Polizei zu Hilfe, die nach längerer Erörterung die Mitarbeiter der Beklagten gewähren ließen. Da die Beklagte nicht bereit war, die von den Mitarbeitern für die Anfahrt geforderten € 330 bar zu zahlen, schleppten die Mitarbeiter den Pkw zu ihrer Verwahrstelle, wo der Pkw zunächst für zwei Tage abgestellt und nach Hinterlegung einer Summe von € 635 durch die Beklagte beim Amtsgericht München zur Abwendung eines Zurückbehaltungsrechts der Klägerin an die Beklagte herausgegeben wurde.

Die Klägerin ist der Auffassung, dass sie einen Anspruch auf Zahlung von € 635 gegen die Beklagte wegen verbotswidrigen

Parkens und der deshalb erfolgten Fremdabschleppung habe. Die Kosten würden sich auf Grundlage einer Abschleppdauer von 2,5 Stunden, einem Zuschlag für einen Einsatz außerhalb der Öffnungszeiten, Zusatzkosten für den Einsatz eines Radrollers, zwei Tage Standgebühren und erforderliche Vorbereitungsmaßnahmen errechnen. Die Kosten seien auch deshalb höher als üblich, da die Beklagte den Abschleppvorgang mutwillig verlängert habe, indem diese die Polizei gerufen und sich zur Verhinderung des Abschleppvorgangs in das Auto gesetzt habe.

Die Beklagte ist der Auffassung, dass die geltend gemachten Abschleppkosten jedenfalls weit überhöht und damit nicht ersatzfähig seien.

Der zuständige Richter am Amtsgericht München sah den Schadensersatzanspruch nur teilweise als begründet an:

„Der Klägerin stand gegen die Beklagte ein Anspruch auf Zahlung der Abschleppkosten (...) dem Grunde nach zu, da die Beklagte ihr Fahrzeug zu Unrecht auf dem ausreichend beschilderten Privatparkplatz (...) am 28.03.2018 abgestellt hatte. (...)

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gehören (...) zu den erstattungsfähigen Abschleppkosten nicht nur die reinen Abschleppkosten, sondern auch die Kosten, die im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Abschleppvorgangs entstanden sind, etwa durch die Überprüfung des unberechtigt abgeschleppten Fahrzeuges, um den Halter ausfindig zu machen, die Zuordnung des Fahrzeuges in eine bestimmte Fahrzeugkategorie und das Anfordern eines geeigneten Abschleppfahrzeuges. Die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes wird durch das Gebot der Wirtschaftlichkeit begrenzt. (...) Danach hat der Geschädigte unter mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten im Rahmen des ihm Zumutbaren und unter Berücksichtigung seiner individuellen Lage grundsätzlich den wirtschaftlichsten Weg für die Beseitigung der verbotenen Eigenmacht zu wählen. Als erforderlich sind diejenigen Aufwendungen anzusehen, die ein verständiger und wirtschaftlicher denkender Mensch in der Lage des Geschädigten machen würde. (...)

Nach den bislang beim AG München seit 2015 eingeholten Sachverständigengutachten zu Abschleppkosten betreffend Fremdfahrzeuge von Parkplätzen auf Privatgrund hat das Gericht den verfestigten Eindruck gewonnen, dass es in München keinen richtigen Markt mit einer hinreichenden Anzahl von Marktteilnehmern gibt, bei dem sich ein Marktpreis ermitteln lässt, der den ortsüblichen Preis für die Abschleppmaßnahme samt ersatzfähiger Vorbereitungsmaßnahmen für München (...) widerspiegelt. (...)

Das Gericht konnte (...) eine Schätzung nach § 287 ZPO vornehmen. (...) Das Gericht hält daher für den am 28.03.2018 erfolgten Fremdabschleppvorgang einen Grundbetrag von € 230,- netto zuzüglich eines Zuschlages von 15% für Sonn- und Nachtarbeit und zuzüglich 19% Mehrwertsteuer zuzüglich nicht bestrittene Standgebühren für den Pkw der Beklagten in Höhe von weiteren € 30,- für 2 Tage für ersatzfähig, so dass der von der Klägerin zu fordernde Betrag insgesamt € 344,75 (€ 314,75 + 30 €) beträgt.“

Urteil des Amtsgerichts München vom 15.11.2018 – 472 C 8222/18

Das Urteil ist nach Rücknahme der Berufung am 14.02.2019 rechtskräftig.

Quelle: Pressemitteilung des AG München vom 05.04.2019

Betriebsuntersagung für Dieselfahrzeuge mit unzulässiger Abschaltvorrichtung rechtmäßig

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat in mehreren Eilverfahren Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Potsdam bestätigt, wonach die auf Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gestützten und jeweils für sofort vollziehbar erklärten Untersagungen des Betriebs von Fahrzeugen mit nicht nachgerüstetem Dieselmotor rechtmäßig sind. Die Antragsteller sind Eigentümer und Halter von Fahrzeugen der Marken VW Touran und Polo sowie Audi A 6, die jeweils mit Dieselmotoren der Reihe EA 189 betrieben werden. Sie weigerten sich, das den Herstellern vom Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtend auferlegte Software-Update vornehmen zu lassen. Daraufhin untersagten ihnen die Kfz-Zulassungsbehörden unter Anordnung der sofortigen Vollziehung den Fahrzeugbetrieb.

Der 1. Senat hat u.a. ausgeführt, die Ordnungsverfügungen seien bei summarischer Prüfung nicht zu beanstanden, denn ohne die Installation des Software-Updates seien die Voraussetzungen für eine Zulassung der Fahrzeuge derzeit nicht erfüllbar. Das öffentliche Interesse am Gesundheitsschutz der Bevölkerung und an der Luftreinhaltung überwiege das private Interesse der Antragsteller am vorläufigen Weiterbetrieb ihrer Fahrzeuge. Für die Einhaltung von Emissionsgrenzwertvorschriften sei stets auf das jeweilige Fahrzeug abzustellen. Deshalb könne sich ein Einzelner der Einhaltung von Grenzwerten nicht mit dem Verweis darauf entziehen, dass sein individueller Beitrag für sich genommen zu keiner Gesundheitsgefahr führe. Auch komme es nicht darauf an, wie viele Fahrzeughalter dem Rückruf noch nicht gefolgt seien. In einem Zivilprozess gegen den Fahrzeughersteller benötigte Beweise könnten vor Durchführung des Updates in einem sog. Beweissicherungsverfahren erhoben werden. Etwaige Streitfragen zur Tauglichkeit von Nachrüstungen seien in einem Hauptsacheverfahren zu klären. Das Verfahren zur Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes diene nicht dazu, gutachterlich zu klärende Fachfragen im Zusammenhang mit der aktuellen Grenzwertdiskussion zu beantworten.

Beschlüsse vom 25. März 2019 – OVG 1 S 63.18, 117.18, 123.18 und 125.18 –

Quelle: Pressemitteilung des OVG Berlin-Brandenburg vom 25.03.2019

Betriebsgefahr bei Schaden nach temporärer Verzögerung

StVG § 7 Abs. 1, VVG § 86 Abs. 1, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, BGB § 421

1. Die Realisierung des Schadens erst nach einer zeitlichen Verzögerung von eineinhalb Tagen steht der Zurechnung der Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG nicht entgegen, wenn die beim Betrieb geschaffene Gefahrenlage so lange fort- und nachwirkte.

2. Der haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang wird durch einen Sorgfaltspflichtverstoß eines mit der Schadensbeseitigung beauftragten Dritten in der Regel nicht unterbrochen. (amtl. Leitsätze)

BGH, Urt. v. 26.03.2019 – VI ZR 236/18 (OLG Celle, LG Verden)

Aus den Gründen:

I. Nach Auffassung des Berufungsgerichts steht der Klägerin ein Anspruch aus § 7 StVG, § 115 VVG nicht zu. Es fehle im Streitfall an dem Zurechnungszusammenhang zwischen dem „Betrieb“ der Kraftfahrzeuge und dem entstandenen Schaden im Sinne des § 7 StVG. Der Zurechnungszusammenhang werde unterbrochen, wenn nach einem vorangegangenen Unfall die unfallbeteiligten Fahrzeuge endgültig gesichert seien. Dies gelte erst recht, wenn – wie hier – der Schaden durch ein schuldhaftes Verhalten eines Dritten verursacht werde. Die Rechtslage sei nicht der Konstellation der Selbstentzündung eines Pkw vergleichbar, sondern derjenigen, in der ein Dritter den Wagen vorsätzlich in Brand setze. Im vorliegenden Fall habe der Zeuge J. grob fahrlässig in das Geschehen eingegriffen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe er beide Batterien in dem Mercedes abklemmen müssen, um einen Kurzschluss und damit den Brand zu verhindern. Das nicht getan zu haben, sei ihm als schuldhaftes Fehlverhalten anzulasten. Der Zeuge betreibe eine Kfz-Werkstatt und habe den Pkw Mercedes im Rahmen seiner Berufsausübung abgeschleppt. Dass er selbst seine Kfz-Lehre nicht abgeschlossen habe, entlaste ihn daher nicht.

Das Unfallgeschehen sei so weit abgeschlossen gewesen, dass die beteiligten Fahrzeuge von der Unfallstelle bereits entfernt und sicher – sogar außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes – verwahrt gewesen seien. Das Zweitgeschehen stehe nicht mehr in einem hinreichend engen Zusammenhang mit der unfallspezifischen Gefahrensituation. Der Zweitschaden sei von dem Erstunfall räumlich und zeitlich deutlich entfernt und hinzu komme ein in die Kausalkette maßgeblich eintretender Dritter, der durch sein Verhalten den Schaden so „prägend“ verursacht habe, dass der vorangegangene Betrieb nicht mehr adäquat kausal sei. Der Schaden sei nicht „im Eifer des Gefechts“ entstanden, sondern eigenverantwortlich bei

dem Einstellen des ersichtlich stark unfallgeschädigten Pkws in die Garage, ohne die Batterie abzuklemmen.

II. Diese Erwägungen halten revisionsrechtlicher Prüfung nicht stand. Die Klägerin hat dem Grunde nach einen Anspruch auf Ersatz des ihren Versicherungsnehmern entstandenen Sachschadens gegen die Beklagten als Gesamtschuldner aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 7 Abs. 1 StVG i.V.m. § 86 Abs. 1 VVG und § 398 BGB, § 421 BGB.

I. Voraussetzung des § 7 Abs. 1 StVG ist, dass eines der dort genannten Rechtsgüter „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ verletzt bzw. beschädigt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist dieses Haftungsmerkmal entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Norm weit auszulegen. Denn die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit)geprägt worden ist (Senatsurteile vom 24. März 2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 5; vom 21. Januar 2014 – VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 5; vom 31. Januar 2012 – VI ZR 43/11, BGHZ 192, 261 Rn. 17; vgl. ferner Senatsurteil vom 5. Juli 1988 – VI ZR 346/87, BGHZ 105, 65, 66 f.). Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll, d.h. die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist (Senatsurteile vom 24. März 2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 5; vom 21. Januar 2014 – VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 5; vom 31. Januar 2012 – VI ZR 43/11, BGHZ 192, 261 Rn. 17; vgl. ferner Senatsurteil vom 3. Juli 1962 – VI ZR 184/61, BGHZ 37, 311, 315). Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es damit maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (vgl. Senatsurteile vom 24. März 2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 5; vom 21. Januar 2014 – VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 5; vom 26. Februar 2013 – VI ZR 116/12, NJW 2013, 1679 Rn. 15; vom 13. Juli 1982 – VI ZR 113/81, NJW 1982, 2669; vom 3. Juli 1962 – VI ZR 184/61, BGHZ 37, 311, 317 f.).

2. Nach diesen Grundsätzen ist der geltend gemachte Brandschaden der von den Fahrzeugen der Versicherungsnehmer der Beklagten ausgehenden Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG zuzurechnen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde das Brandgeschehen durch einen Kurzschluss am zum Kühlerlüfter-Motor führenden Leitungssatz des Pkw Mercedes ausgelöst, der seinerseits auf das vorangegangene Unfallgeschehen vom 7. April 2015 und die dabei

aufgetretene mechanische Einwirkung auf die elektrischen Leiter im Frontbereich des Pkw Mercedes zurückzuführen ist. Die schadensursächliche Gefahrenlage wurde mithin unmittelbar durch den Unfall und bei dem Betrieb der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeuge geschaffen. Dass der im Streitfall geltend gemachte (Brand-)Folgeschaden sich erst nach einer zeitlichen Verzögerung von eineinhalb Tagen realisiert hat, vermag daran nichts zu ändern, da die einmal geschaffene Gefahrenlage fort- und nachwirkte (vgl. Senatsurteil vom 13. Juli 1982 – VI ZR 113/81, NJW 1982, 2669). Aus demselben Grund schließt die von der Revisionsbeklagten zu 1 geltend gemachte werkvertragliche Verpflichtung des Zeugen J. unter den Umständen des Streitfalls die Haftung aus Betriebsgefahr nicht aus.

Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts bedarf es daher keiner Entscheidung, ob die Grundsätze des Senatsurteils vom 21. Januar 2014 (VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377; dem folgend OLG Karlsruhe, NJW-RR 2015, 866; OLG Köln, r+s 2018, 320; OLG Naumburg, r+s 2016, 150; Zorn, r+s 2018, 322; zuvor bereits Grüneberg, NZV 2001, 109, 111 f.; kritisch LG Heidelberg, r+s 2016, 481, 482 ff.; LG Köln, r+s 2017, 655; Burmann/Jahnke, DAR 2016, 313, 319; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl., § 7 StVG Rn. 9; Herbers, NZV 2014, 208; Lemcke, r+s 2014, 195; ders., r+s 2016, 152; Schwab, DAR 2014, 197), wonach auch der auf einer – durch einen technischen Defekt einer Betriebseinrichtung verursachten – Selbstentzündung eines in einer Tiefgarage geparkten Pkw beruhende Brandschaden der Betriebsgefahr dieses Fahrzeugs zuzurechnen ist, auf die vorliegende Sachverhaltskonstellation eines nicht mehr fahrtüchtigen und eben deshalb in eine Werkstatt verbrachten Fahrzeugs zu übertragen ist. Denn im Streitfall wirkten sich noch unmittelbar durch den Fahrbetrieb hervorgerufene Umstände aus, ist doch das Kurzschlussgeschehen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts durch den Verkehrsunfall vom 7. April 2015 angelegt worden (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2011, 317, juris Rn. 21 ff.; Burmann/Jahnke, DAR 2016, 313, 319; Kaufmann in Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Aufl., Kap. 25 Rn. 59). 11

3. Der notwendige haftungsrechtliche Zurechnungszusammenhang wurde entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts auch nicht durch das Dazwischentreten des Zeugen J. unterbrochen, der es in sorgfaltswidriger Weise unterlassen hat, die Batterien des Pkw Mercedes vor dem Verbringen in seine Werkstatt abzuklemmen.

a) Für die haftungsrechtliche Würdigung derartiger Fallgestaltungen hat die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs Beurteilungsgrundsätze entwickelt. Danach kann, wenn ein Schaden zwar bei rein naturwissenschaftlicher Betrachtung mit der Handlung des Schädigers in einem kausalen Zusammenhang steht, dieser Schaden jedoch entscheidend durch ein völlig ungewöhnliches und unsachgemäßes Verhalten einer anderen Person ausgelöst worden ist, die Grenze überschritten sein, bis zu der dem Erstschädiger der Zweiteingriff und dessen Auswirkungen als haftungsausfüllender Folgeschaden seines Verhaltens zugerechnet werden können. In-

soweit ist eine wertende Betrachtung geboten. Hat sich aus dieser Sicht im Zweiteingriff nicht mehr das Schadensrisiko des Ersteingriffs verwirklicht, war dieses Risiko vielmehr schon gänzlich abgeklungen und besteht deshalb zwischen beiden Eingriffen bei wertender Betrachtung nur ein „äußerlicher“, gleichsam „zufälliger“ Zusammenhang, dann kann vom Erstschädiger billigerweise nicht verlangt werden, dem Geschädigten auch für die Folgen des Zweiteingriffs einstehen zu müssen (Senatsurteile vom 10. Dezember 1996 – VI ZR 14/96, NJW 1997, 865, 866; vom 20. September 1988 – VI ZR 37/88, NJW 1989, 767, 768; vgl. ferner Senatsurteile vom 17. Dezember 2013 – VI ZR 211/12, BGHZ 199, 237 Rn. 55; vom 26. Februar 2013 – VI ZR 116/12, NJW 2013, 1679 Rn. 10; vom 5. Oktober 2010 – VI ZR 286/09, NJW 2011, 292 Rn. 20; vom 16. Februar 1972 – VI ZR 128/70, BGHZ 58, 162, 165 ff.; BGH, Urteil vom 10. Mai 1990 – IX ZR 113/89, NJW 1990, 2882, 2883 f.). Allein ein – auch grob fahrlässiger – Sorgfaltspflichtverstoß des hinzutretenden Dritten reicht hierfür jedoch in der Regel nicht (vgl. Senatsurteil vom 9. März 1965 – VI ZR 218/63, BGHZ 43, 178, 181 f.). Insbesondere werden dem Schädiger auch Fehler der Person zugerechnet, die der Geschädigte zur Abwicklung oder Beseitigung des Schadens hinzuzieht (vgl. BGH, Urteil vom 11. November 1999 – III ZR 98/99, NJW 2000, 947, 948; Palandt/Grüneberg, BGB, 78. Aufl., vor § 249 Rn. 47 f. m.w.N.). Der Schädiger kann sich daher regelmäßig nicht mit dem Vorbringen entlasten, ein anderer habe die von ihm geschaffene Gefahrenlage pflichtwidrig nicht beseitigt (vgl. Senatsurteil vom 13. Juli 1982 – VI ZR 113/81, NJW 1982, 2669).

b) Nach dieser Maßgabe ist der Streitfall nach wie vor durch den Verkehrsunfall vom 7. April 2015 geprägt; es besteht ein auch innerer Zusammenhang zwischen diesem Unfall und dem geltend gemachten Schaden. Die Gefahr eines Kurzschlusses wurde durch die unfallbedingte Deformation des Frontbereichs des Pkw Mercedes angelegt, der Pkw Mercedes im Auftrag des erstgeschädigten Versicherungsnehmers der Beklagten zu 1 zur Begutachtung und anschließenden Reparatur des Unfallschadens in die Werkstatt des Zeugen J. verbracht. Durch den kurzschlussbedingten Brand zunächst des Pkw Mercedes und später der Werkstatt und der umgebenden Gebäude hat sich das fortwirkende Risiko der Erstschädigung verwirklicht. Der festgestellte Sorgfaltspflichtverstoß des vom Erstgeschädigten mit der Schadensbeseitigung beauftragten Zeugen J. ist auch nicht so ungewöhnlich grob, dass der Zurechnungszusammenhang ausnahmsweise entfallen wäre. Der festgestellte Sorgfaltspflichtverstoß des Zeugen J. erfolgte im Zusammenhang mit der vom Erstgeschädigten in Auftrag gegebenen Schadensbehebung und erschöpfte sich darin, die durch den Unfall geschaffene Gefahrenlage nicht beseitigt zu haben.

c) Der Sorgfaltspflichtverstoß des Zeugen J. wird daher, wie vom Landgericht zutreffend gesehen, erst auf der Ebene des Mitverschuldens (§ 9 StVG i.V.m. § 254 BGB) zu berücksichtigen sein. Die Abwägung der festgestellten Verursachungsbeiträge sowie die darauf beruhende Festsetzung der konkreten Haftungsquote als solche ist Tatfrage und vom Berufungsgericht, das sich hierzu von seinem Standpunkt aus folgerichtig

bislang nicht verhalten hat, nachzuholen. Hinsichtlich des geltend gemachten Gebäudeschadens hat die Klägerin eine Kürzung ihres zunächst geltend gemachten Ersatzanspruchs um 40% durch Beschränkung ihrer Anschlussberufung bereits hingegenommen.

4. Da nach all dem der geltend gemachte Schaden ursächlich auf das Unfallgeschehen vom 7. April 2015 zurückzuführen und der Anwendungsbereich des § 7 Abs. 1 StVG eröffnet ist, liegen auch die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Beklagten im Wege des auf die Klägerin übergegangenen Direktanspruchs nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG ohne weiteres vor (vgl. Senatsurteil vom 8. Dezember 2015 – VI ZR 139/15, BGHZ 208, 140 Rn. 23 ff.). Die hierzu angestellten Überlegungen der Revisionsbeklagten zu 2 über die Notwendigkeit einer europarechtskonform restriktiven Auslegung des in § 1 PflVG enthaltenen Tatbestandsmerkmals „Gebrauch des Fahrzeugs“ gehen damit ins Leere.

5. Der nach § 7 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG ersatzfähige Schaden umfasst grundsätzlich auch die von der Klägerin geltend gemachten und im Wege von Anschlussberufung und Revision teilweise weiterverfolgten Rechtsverfolgungskosten. Das Berufungsgericht wird zu prüfen haben, ob der insoweit geltend gemachte Schaden hinreichend dargetan und inwieweit er infolge des Mitverschuldens des Zeugen J. zu kürzen ist.

III. Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 562 Abs. 1, § 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Sondertarif eines vermittelten Mietwagenangebots

BGB § 249 G, § 254

Ein Unfallgeschädigter kann aufgrund der ihn gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB treffenden Schadensminderungspflicht auch dann gehalten sein, ein ihm vom Kfz-Haftpflichtversicherer vermitteltes günstigeres Mietwagenangebot in Anspruch zu nehmen, wenn dem günstigeren Angebot ein Sondertarif zugrunde liegt, der ihm ohne Mithilfe des Versicherers außerhalb eines Unfallersatzgeschäfts nicht zur Verfügung stünde (Fortführung Senatsurteil vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW 2016, 2402 Rn. 9; Abgrenzung zu Senatsurteilen vom 28. April 2015 – VI ZR 267/14, NJW 2015, 2110 Rn. 10; vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7 f.).

BGH, Urt. v. 12.02.2019 – VI ZR 141/18 (LG Köln, AG Köln)

Aus den Gründen:

A. Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung im Wesentlichen ausgeführt:

Erfolg habe die Berufung der Beklagten hinsichtlich der Fälle 1, 2, 4 und 5. Insoweit habe die Klägerin über die von der Beklagten bereits gezahlten Beträge hinaus keine weiteren Ansprüche auf Ersatz der Mietwagenkosten aus §§ 7, 17 StVG, §§ 823, 249, 398 BGB, weil sich die Geschädigten in diesen Fällen auf die in den Schreiben der Beklagten genannten niedrigeren Mietwagenkosten verweisen lassen müssten. Nach der durchgeführten Beweisaufnahme sei die Kammer davon überzeugt, dass den Geschädigten für den im jeweiligen Verweisungsschreiben genannten Betrag ein der Fahrzeugklasse des beschädigten Fahrzeugs jeweils entsprechendes Fahrzeug von den Mietwagenunternehmen zur Verfügung gestellt worden wäre, ohne dass den Geschädigten über den genannten Betrag hinausgehende Kosten entstanden wären, wenn sie bei einem der in den Verweisungsschreiben genannten Autovermietern angerufen und sich auf das Schreiben berufen hätten. In dem die Geschädigten dies unterlassen und dadurch versäumt hätten, die entstehenden Mietwagenkosten auf diesem Wege im Fall 1 um 934,60 € auf 37%, im Fall 2 um 741,54 € auf 35%, im Fall 4 um 671,80 € auf 28% und im Fall 5 um 694 € auf 31% zu reduzieren, hätten sie gegen ihre Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 BGB verstoßen. Dass es sich bei den in den Schreiben der Beklagten genannten Mietpreisen um Sondertarife handle, die den Geschädigten ohne Mithilfe des Haftpflichtversicherers außerhalb eines Unfallersatzgeschäfts nicht zur Verfügung stünden, rechtfertige keine andere Beurteilung.

Hinsichtlich des Falles 3, in dem eine Verweisung des Geschädigten auf eine günstigere Anmietmöglichkeit unstrittig nicht erfolgt sei, habe die Berufung nur teilweise Erfolg. Entgegen der von ihr vertretenen Auffassung bestünden keine Bedenken gegen die Heranziehung des Schwacke-Mietpreisspiegels durch das Amtsgericht; auch die Berufungskammer bemesse die erforderlichen Mietwagenkosten gemäß § 287 ZPO unter Zugrundelegung der darin ausgewiesenen festen Wochen- und Tagespauschalen (Modus-Wert). Erfolg habe die Berufung insoweit allerdings mit Blick auf die pauschale Geltendmachung unfallbedingter Mehraufwendungen. Dieser Zuschlag entfalle nämlich, wenn keine Eil- oder Notsituation vorgelegen habe. Abgesehen von der – insoweit alleine nicht ausreichenden – Anmietung noch am Unfalltag trage die Klägerin keine konkreten Anhaltspunkte vor, die auf eine solche Eil- oder Notsituation schließen ließen. Danach habe die Klägerin hinsichtlich des Falles 3 über die insoweit erfolgte Zahlung hinaus noch Anspruch auf 258,67 €.

B. Die Revision ist nur zum Teil zulässig und hinsichtlich des zulässigen Teils unbegründet.

I. Nicht statthaft und damit unzulässig ist die Revision, soweit sie sich gegen die (teilweise) Abweisung der Klage bezüglich des aus Fall 3 geltend gemachten Schadensersatzan-

spruchs wendet. Das Berufungsgericht hat die Revision insoweit nicht zugelassen, sondern die Zulassung wirksam auf die Fälle 1, 2, 4 und 5 beschränkt.

I. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kann die Zulassung der Revision auf einen tatsächlich und rechtlich selbständigen Teil des Gesamtstreitstoffs beschränkt werden, der Gegenstand eines selbständig anfechtbaren Teil- oder Zwischenurteils sein oder auf den der Revisionskläger selbst seine Revision beschränken könnte (vgl. nur Senatsurteil vom 10. Oktober 2017 – VI ZR 520/16, NJW 2018, 402 Rn. 8, m.w.N.). Bei dem von der Klägerin aus abgetretenem Recht des Uwe S. hinsichtlich des Verkehrsunfalls vom 11. Oktober 2013 geltend gemachten Schadensersatzanspruch (Fall 3) einerseits und den aus anderen Verkehrsunfällen geltend gemachten Schadensersatzansprüchen (Fälle 1, 2, 4 und 5) andererseits handelt es sich um solche selbständigen Teile des Gesamtstreitstoffs; die Ansprüche aus den verschiedenen Unfällen bilden eigene Streitgegenstände.

2. Dem Berufungsurteil kann auch eine Beschränkung der Revisionszulassung auf die Fälle 1, 2, 4 und 5 entnommen werden. Zwar enthält die Entscheidungsformel des Berufungsurteils keinen entsprechenden Zusatz. Die Beschränkung der Revisionszulassung kann sich aber auch aus den Entscheidungsgründen ergeben. Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass der Tenor im Lichte der Entscheidungsgründe auszulegen und deshalb von einer beschränkten Revisionszulassung auszugehen ist, wenn sich die Beschränkung aus den Gründen klar ergibt. Das ist regelmäßig dann anzunehmen, wenn sich die vom Berufungsgericht als zulassungsrelevant angesehene Frage nur für einen eindeutig abgrenzbaren selbständigen Teil des Streitstoffs stellt (Senatsurteil vom 10. Oktober 2017 – VI ZR 520/16, NJW 2018, 402 Rn. 9, m.w.N.).

Das ist hier der Fall. Ausweislich der Entscheidungsgründe hat das Berufungsgericht die Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des § 543 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO zugelassen, weil die Frage der Schadensminderungspflicht des Unfallgeschädigten bei einem Vermittlungsangebot des gegnerischen Haftpflichtversicherers, welches auf Sonderkonditionen zwischen dem Versicherer und einzelnen Mietwagenunternehmen beruhe und damit allein Unfallgeschädigten unter Mithilfe des gegnerischen Haftpflichtversicherers zugänglich sei, eine klärungsbedürftige Rechtsfrage darstelle, die sich in einer unbestimmten Vielzahl weiterer Fälle stellen könne. Diese Frage ist allein für die Fälle 1, 2, 4 und 5 von Bedeutung, nicht jedoch für Fall 3, in welchem dem Geschädigten kein Vermittlungsangebot gemacht wurde.

II. Die gegen die Abweisung der Klage hinsichtlich der aus den Fällen 1, 2, 4 und 5 geltend gemachten Schadensersatzansprüche gerichtete Revision ist statthaft und auch sonst zulässig. Sie ist aber unbegründet.

I. Entgegen der Auffassung der Revision unterliegt das Berufungsurteil nicht schon deshalb der Aufhebung, weil die

Vernehmung der Zeugen nicht ordnungsgemäß protokolliert wurde.

a) Allerdings hat das Berufungsgericht – wie die Revision im Ansatz zutreffend rügt – die Aussagen der erstmals in der Berufungsinstanz vernommenen Zeugen W., I. und D. entgegen § 160 Abs. 3 Nr. 4 ZPO nicht protokolliert. Nach dieser Vorschrift sind die Aussagen der Zeugen im Protokoll festzustellen. Es genügt nicht, dass – wie hier – lediglich in das Protokoll aufgenommen wird, der Zeuge habe sich zur Sache geäußert (BGH, Urteil vom 29. Mai 2009 – V ZR 201/08, NJW-RR 2010, 63 Rn. 7; vgl. ferner Senatsurteil vom 24. Februar 1987 – VI ZR 295/85, NJW-RR 1987, 1197, 1198, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 11. Juli 2001 – VIII ZR 215/00, NJW 2001, 3269, 3270, juris Rn. 16). Ein Fall des § 161 Abs. 1 ZPO, in dem von einer Protokollierung der Aussagen ausnahmsweise abgesehen werden darf, liegt nicht vor.

b) Dieser Verfahrensverstoß führt im Streitfall aber nicht zur Aufhebung des angefochtenen Urteils. Zwar ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung anerkannt, dass eine Verletzung von § 160 Abs. 3 Nr. 4 ZPO nicht gemäß § 295 ZPO geheilt werden kann (Senatsbeschluss vom 24. Juni 2003 – VI ZR 309/02, NJW 2003, 3057, 3058, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 18. September 1986 – I ZR 179/84, NJW 1987, 1200 f., juris Rn. 17) und in der Revision regelmäßig zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führt (vgl. BGH, Urteil vom 29. Mai 2009 – V ZR 201/08, NJW-RR 2010, 63 Rn. 6, 8; ferner Urteil vom 26. Juni 1963 – IV ZR 273/62, BGHZ 40, 84, 86 f., juris Rn. 15). Denn ohne Protokollierung der Zeugenaussagen fehlt es an der für eine revisionsrechtliche Prüfung notwendigen Feststellung eines Teils der tatsächlichen Grundlagen (BGH, Urteil vom 29. Mai 2009 – V ZR 201/08, NJW-RR 2010, 63 Rn. 6; vgl. ferner Senatsbeschluss vom 24. Juni 2003 – VI ZR 309/02, NJW 2003, 3057, 3058, juris Rn. 7); das Revisionsgericht kann nicht prüfen, ob die Aussagen der Zeugen von dem Berufungsgericht rechtsfehlerfrei berücksichtigt worden sind (BGH, Urteil vom 29. Mai 2009 – V ZR 201/08, NJW-RR 2010, 63 Rn. 6; ferner Urteil vom 26. Juni 1963 – IV ZR 273/62, BGHZ 40, 84, 86 f., juris Rn. 15). Eine Aufhebung des Berufungsurteils ist aber ausnahmsweise dann nicht veranlasst, wenn sich der Inhalt der Zeugenaussagen aus dem Urteil selbst klar ergibt und keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Zeugen bei der Vernehmung weitere Erklärungen abgegeben haben, die erheblich sein könnten. Allerdings muss sich die Wiedergabe der Aussagen dann deutlich von deren Würdigung abheben und den gesamten Inhalt der Bekundungen erkennen lassen (BGH, Urteile vom 29. Mai 2009 – V ZR 201/08, NJW-RR 2010, 63 Rn. 8; vgl. ferner Senatsbeschluss vom 24. Juni 2003 – VI ZR 309/02, NJW 2003, 3057, 3058, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 26. Juni 1963 – IV ZR 273/62, BGHZ 40, 84, 86, juris Rn. 14, m.w.N.). Dies ist hier der Fall.

Ausweislich des der Vernehmung der Zeugen W., I. und D. durch das Berufungsgericht zugrunde liegenden Beweisbeschlusses sollten die Zeugen (nur) dazu vernommen werden, ob es sich bei dem von der Beklagten in den Fällen 1, 2, 4 und 5 gegenüber dem jeweiligen Geschädigten aufgezeigten Brut-

totagesmietpreis um einen sämtliche Nebenkosten beinhaltenen Endpreis handelte. Die diesbezüglichen Ausführungen der Zeugen werden im Berufungsurteil umfangreich und von ihrer Würdigung hinreichend getrennt wiedergegeben. Da die vom Berufungsgericht wiedergegebenen Aussagen jedes Zeugen die Beweisfrage erschöpfend behandeln, sind Anhaltspunkte dafür, dass die Zeugen weitere Erklärungen abgegeben haben, die erheblich sein könnten, nicht ersichtlich; solche Anhaltspunkte zeigt die Revision im Übrigen auch nicht auf. Dies genügt. Entgegen der Auffassung der Revision ist insoweit insbesondere ohne Belang, dass sich infolge der teilweise zusammengefassten Darstellung übereinstimmender Aussagen zweier oder aller Zeugen sowie der fehlenden wörtlichen Wiedergabe der Zeugenaussagen nicht nachvollziehen lässt, welche konkrete Aussage den Anlass für die bzw. den in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils erwähnte(n) „ausdrückliche Nachfrage und Vorhalt“ bildete, ob die Ausführungen der Zeugen in Teilen wörtlich übereinstimmten und deshalb abgestimmt gewesen sein könnten und welches exakte Prozedere die Zeugen geschildert haben. Denn § 160 Abs. 3 Nr. 4 ZPO fordert eine wörtliche Wiedergabe von Zeugenaussagen bereits für das Protokoll nicht (BeckOK ZPO/Wendtland, ZPO § 160 Rn. 15 [Stand: 01.12.2018]; Zöllner/Schultzky, 32. Aufl. 2018, § 160 Rn. 8), mag sie auch wünschenswert sein (vgl. MüKoZPO/Fritsche, 5. Aufl. 2016, ZPO, § 160 Rn. 8; Musielak/Voit/Stadler, ZPO, 15. Aufl. 2018, § 160 Rn. 8); für den „Ersatz“ der fehlenden Protokollierung einer Aussage durch ihre Wiedergabe im Urteil kann nichts anderes gelten.

2. Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Klägerin habe keine weiteren Ansprüche gegen die Beklagte hinsichtlich der Fälle 1, 2, 4 und 5, weil sich die Geschädigten auf die von der Beklagten genannten niedrigeren Mietwagenkosten hätten verweisen lassen müssen, hält revisionsrechtlicher Überprüfung stand.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des erkennenden Senats kann der Geschädigte vom Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer nach § 249 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand grundsätzlich auch den Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte. Der Geschädigte ist hierbei nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen Wegen den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen. Das bedeutet, dass er von mehreren auf dem örtlich relevanten Markt – nicht nur für Unfallgeschädigte – erhältlichen Tarifen für die Anmietung eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs (innerhalb eines gewissen Rahmens) grundsätzlich nur den günstigsten Mietpreis als zur Herstellung objektiv erforderlich ersetzt verlangen kann (zuletzt Senatsurteil vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW 2016, 2402 Rn. 6, m.w.N.). Ob der vom Geschädigten gewählte Tarif in diesem Sinne „erforderlich“ war, kann nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats (vgl. nur Senatsurteil vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW

2016, 2402 Rn. 7, m.w.N.) allerdings offenbleiben, wenn feststeht, dass dem Geschädigten in der konkreten Situation ein günstigerer Tarif „ohne weiteres“ zugänglich gewesen wäre, so dass ihm eine kostengünstigere Anmietung unter dem Blickwinkel der ihn gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB obliegenden Schadensminderungspflicht zugemutet werden konnte. Denn in diesem Fall ist der vom Geschädigten tatsächlich gewählte Tarif schon wegen Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht erstattungsfähig; zu erstatten sind dann nur die Kosten, die dem Geschädigten bei Inanspruchnahme des günstigeren Tarifs entstanden wären (vgl. nur Senatsurteil vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW 2016, 2402 Rn. 12).

b) Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Geschädigten hätten dadurch gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, dass sie die Ersatzfahrzeuge bei der Klägerin angemietet hätten, anstatt von den ihnen von der Beklagten aufgezeigten, um 63% (Fall 1), 65% (Fall 2), 72% (Fall 4) bzw. 69% (Fall 5) günstigeren Anmietmöglichkeiten Gebrauch zu machen, begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

aa) Nach § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB ist der Geschädigte gehalten, diejenigen Maßnahmen zur Schadensminderung zu ergreifen, die ein ordentlicher und verständiger Mensch an seiner Stelle ergreifen würde. Entscheidender Abgrenzungsmaßstab ist der Grundsatz von Treu und Glauben. In anderen Vorschriften zum Ausdruck kommende Grundentscheidungen des Gesetzgebers dürfen dabei nicht unterlaufen werden (vgl. nur Senatsurteil vom 18. März 2014 – VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 28, m.w.N.).

bb) Dass sich ein ordentlicher und verständiger Mensch bei Vorliegen inhaltlich vergleichbarer Mietwagenangebote für das (im Streitfall: wesentlich) günstigere Angebot entscheiden würde, liegt jedenfalls dann auf der Hand, wenn – wie im Streitfall – Anhaltspunkte für die fehlende Seriosität des günstigeren Anbieters und seines Angebots nicht ersichtlich sind. Dies gilt auch dann, wenn bei unfallbedingter Anmietung das günstigere Angebot auf der Vermittlung des Haftpflichtversicherers des Schädigers beruht. Dementsprechend hat der erkennende Senat bereits ausgesprochen, dass das Angebot des Haftpflichtversicherers des Schädigers an den Geschädigten, ihm ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung zu stellen oder zu vermitteln, beachtlich sein kann (Senatsurteil vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW 2016, 2402 Rn. 9). Hierdurch wird die Grundentscheidung des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB, den Geschädigten davon zu befreien, die Schadensbeseitigung dem Schädiger anvertrauen zu müssen, und ihm die Möglichkeit zu eröffnen, sie in eigener Regie durchzuführen (vgl. Senatsurteil vom 18. März 2014 – VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 29, m.w.N.), nicht unzulässig unterlaufen. Zwar mag die Obliegenheit des Geschädigten, ein ihm vom Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer vermitteltes Mietwagenangebot in Anspruch zu nehmen, die ihm grundsätzlich auch insoweit eröffnete Möglichkeit, die Schadensbeseitigung in die eigenen Hände zu nehmen, tangieren. Im Rahmen der an Treu und

Glauben auszurichtenden Gesamtbetrachtung (vgl. Senatsurteil vom 18. März 2014 – VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 28, m.w.N.) kommt dem aber keine entscheidende Bedeutung zu. Denn die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs ist – anders als die Reparatur (vgl. etwa Senatsurteile vom 18. März 2014 – VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 29; vom 20. Oktober 2009 – VI ZR 53/09, BGHZ 183, 21 Rn. 13; vom 29. Oktober 1974 – VI ZR 42/73, BGHZ 63, 182, 184, juris Rn. 9) oder die Verwertung der beschädigten Sache (Senatsurteil vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15, NJW 2017, 953 Rn. 12) – nicht mit einer unmittelbaren Einwirkung auf das verletzte Rechtsgut, also auf das Eigentum am beschädigten Fahrzeug, verbunden. Der vorrangige Zweck der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB, den Geschädigten davon zu befreien, das verletzte Rechtsgut dem Schädiger oder einer von diesem ausgewählten Person zur Wiederherstellung anvertrauen zu müssen (vgl. MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, BGB § 249 Rn. 357; ferner Senatsurteil vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7), ist bei der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs also nicht betroffen.

cc) Unerheblich ist, dass den von der Beklagten aufgezeigten günstigeren Anmietmöglichkeiten nach den Feststellungen des Berufungsgerichts Sondertarife zugrunde lagen.

(1) Die Revision meint, die Geschädigten seien auch deshalb nicht gehalten gewesen, die ihnen von der Beklagten aufgezeigten günstigeren Anmietmöglichkeiten in Anspruch zu nehmen, weil es sich dabei um Sondertarife gehandelt habe, die den Geschädigten ohne Mithilfe der Beklagten außerhalb eines Unfallersatzgeschäftes nicht zur Verfügung gestanden hätten. Sie verweist auf die Rechtsprechung des erkennenden Senats zur fiktiven Abrechnung von Reparaturkosten und den Voraussetzungen, unter denen der Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer den Geschädigten auf eine günstigere Reparatur in einer mühelos und ohne weiteres zugänglichen „freien Fachwerkstatt“ verweisen kann. Dort habe der Senat – so die Revision – ausgeführt, dass der Geschädigte nicht auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit verwiesen werden könne, der nicht die (markt-)üblichen Preise der betreffenden Werkstatt zugrunde liegen, sondern mit dem Haftpflichtversicherer des Schädigers vereinbarte Sonderkonditionen. Für die vorliegend zu beurteilende Ersatzfähigkeit von Mietwagenkosten könne nichts anderes gelten.

(2) Der erkennende Senat teilt diese Auffassung nicht. Zwar trifft es im Ausgangspunkt zu, dass ein Geschädigter, der Reparaturkosten fiktiv abrechnet, dann nicht auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit verwiesen werden kann, wenn dieser keine (markt-)üblichen Preise, sondern mit dem Haftpflichtversicherer des Schädigers vereinbarte Sonderkonditionen zugrunde liegen (Senatsurteile vom 28. April 2015 – VI ZR 267/14, NJW 2015, 2110 Rn. 10; vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7 f.). Diese zur fiktiven Abrechnung von Reparaturkosten ergangene Rechtsprechung kann aber nicht auf den hier zur Entscheidung stehenden, die Abrechnung konkret entstandener Mietwagenkosten betreffenden Fall übertragen werden. Denn auch diese Rechtsprechung fußt auf der Erwägung, bei Berücksichtigung von Sonderta-

rifen würde die dem Geschädigten nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zustehende Ersetzungsbefugnis unterlaufen, die ihm die Möglichkeit der Schadensbehebung in eigener Regie eröffne und ihn davon befreie, die beschädigte Sache dem Schädiger oder einer von diesem ausgewählten Person zur Reparatur anvertrauen zu müssen (Senatsurteile vom 28. April 2015 – VI ZR 267/14, NJW 2015, 2110 Rn. 10; vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7). Dieser Erwägung kommt – wie gezeigt – in Bezug auf die im Streitfall zu beurteilende Frage nach der Ersatzfähigkeit von Mietwagenkosten keine entscheidende Bedeutung zu.

dd) Erfolglos bleibt die Revision auch, soweit sie meint, aus den zwischen der Beklagten und den betreffenden Mietwagenunternehmen geschlossenen Verträgen, die den angebotenen Sonderkonditionen zugrunde liegen, für sie Günstiges herleiten zu können.

(1) Ihre Annahme, es handle sich dabei um unzulässige Verträge zulasten Dritter, trifft nicht zu. Dass die Vereinbarungen – wie für einen unzulässigen Vertrag zulasten Dritter erforderlich (vgl. nur Senatsurteil vom 29. Juni 2004 – VI ZR 211/03, NJW 2004, 3326, 3327, juris Rn. 11) – nach ihrem Inhalt unmittelbar Rechtswirkung zulasten der Geschädigten entfalten sollen, ist weder vom Berufungsgericht festgestellt noch sonst ersichtlich. Dass sich Geschädigte im Rahmen ihrer Schadensminderungspflicht gegebenenfalls nach § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB auf Angebote einlassen müssen, die auf der Grundlage der Vereinbarungen zwischen Versicherer und Mietwagenunternehmen entstanden sind, ist lediglich mittelbare Folge dieser Vereinbarungen.

(2) Soweit sich die Revision darauf beruft, die zwischen Versicherer und Mietwagenunternehmen getroffenen Vereinbarungen seien kartellrechtswidrig, zeigt sie über die entsprechende Rechtsbehauptung hinausgehenden und von den Vorinstanzen übergangenen Tatsachenvortrag nicht auf.

ee) Schließlich erweist sich auch die Rüge der Revision nicht als durchgreifend, das Berufungsgericht habe hinsichtlich Fall 1 außer Betracht gelassen, dass der Versicherungsnehmer der Beklagten den Schaden bei Anmietung des Ersatzfahrzeugs durch den Geschädigten B. noch gar nicht gemeldet gehabt habe und eine Klärung lediglich in Aussicht gestellt worden sei. Dieser Umstand ist im Rahmen des § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht erheblich. Die sich aus dieser Vorschrift ergebende Obliegenheit des Geschädigten, den Schaden gering zu halten, ist in Kfz-Schadensfällen davon unabhängig, ob der Schädiger den Schadensfall bereits seinem Haftpflichtversicherer gemeldet hat. Auch macht die fehlende Zusage des Haftpflichtversicherers, den Schaden dem Grunde nach (voll) zu übernehmen, es dem Geschädigten nicht unzumutbar, eine ihm vom Haftpflichtversicherer aufgezeigte, für ihn ohne weiteres zugängliche günstigere Anmietmöglichkeit in Anspruch zu nehmen.

Fahrverbot bei gewichtigen Verkehrsverstößen auch bei Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz

StVG §§ 25 Abs. 1, 29 Abs. 7, Abs. 4 Nr. 3, 65 Abs. 3, BKatV § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 1

Bei drei gewichtigen Verkehrsverstößen innerhalb von wenig mehr als einem halben Jahr, von denen einer bereits mit einem Fahrverbot geahndet wurde, ist die Anordnung eines Fahrverbots auch bei Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz geboten. (amtl. Leitsatz)

OLG Karlsruhe, Beschl. v. 23.04.2019 – 2 Rb 8 Ss 229/19

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Rechtsbeschwerde bleibt im Ergebnis ohne Erfolg.

1. Die Überprüfung des Schuldspruchs und der Bemessung der Geldbuße deckt keinen Rechtsfehler auf. Insoweit kann auf die zutreffenden Ausführungen in der Antragschrift der Generalstaatsanwaltschaft Karlsruhe verwiesen werden. Entgegen des mit der dazu abgegebenen Gegenerklärung vorgebrachten Einwands bedurfte es der Angabe des verwendeten Messverfahrens vorliegend nicht, nachdem die Feststellungen zum Geschwindigkeitsverstoß nicht auf dem Messergebnis, sondern – zulässigerweise (BGHSt 39, 291, 303) – auf einem Geständnis des Betroffenen beruhen.

2. Auch die Anordnung des Fahrverbots hat im Ergebnis Bestand, obwohl das angefochtene Urteil insoweit nicht gänzlich den Darstellungsanforderungen genügt.

a) Soweit das Amtsgericht die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung eines Fahrverbots wegen eines groben Verstoßes gegen die Pflichten eines Kraftfahrzeugführers (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVG) bejaht hat, ist dies allerdings rechtsbeschwerderechtlich nicht zu beanstanden. Beim Vorliegen der in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV umschriebenen Voraussetzungen ist die Annahme eines groben Pflichtverstoßes indiziert. Nur ausnahmsweise können besondere Ausnahmumstände in der Tat (z.B. atypischer Rotlichtverstoß wegen Ausschlusses einer Gefahrenlage) oder in der Persönlichkeit des Betroffenen (z.B. Augenblicksversagen beim Rotlichtverstoß) eine andere Bewertung rechtfertigen. Ausdrücklicher Erörterung bedarf dies aber nur, wenn sich der Betroffene hierauf beruft oder sonst offensichtliche Anhaltspunkte für einen Ausnahmefall gegeben sind (KG VRS 134, 151; 189), was vorliegend nicht der Fall ist.

b) Danach kommt es nicht mehr darauf an, dass die Urteilsausführungen zur weiteren Annahme eines beharrlichen Verstoßes (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVG) unzureichend sind, weil zu den Vorverstößen nur lückenhafte Feststellungen getroffen wurden und deshalb teilweise offenbleibt, ob die Vorverstöße dem Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG unterliegen. Da der für den Beginn der Tilgungsfrist maßgebliche Zeitpunkt der Rechtskraft bzw. der Unanfechtbarkeit der Entscheidungen (§ 29 Abs. 4 Nr. 3 StVG) nicht mitgeteilt wird, kann bezüglich der Entscheidungen vom 11.11.2013 und vom 19.2.2014 bereits nicht beurteilt werden, ob für die Tilgung die bis 30.4.2014 geltende Fassung des § 29 StVG oder das seither geltende Recht Anwendung findet (§ 65 Abs. 3 StVG). Bezüglich der weiteren Entscheidungen vom 14.1.2016 und vom 9.5.2016 kann jedenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass die insoweit geltende Tilgungsfrist von zwei Jahren und sechs Monaten (§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG) zum Zeitpunkt der amtsgerichtlichen Entscheidung bereits abgelaufen war.

c) Die Voraussetzungen für ein Absehen vom Fahrverbot liegen nicht vor.

1) Bei Vorliegen eines Regelfalles nach der BKatV kann von der Verhängung eines Fahrverbotes angesichts seiner Funktion und des Gleichbehandlungsgebotes nach ständiger Rechtsprechung nur unter besonderen Umständen abgesehen werden; anzulegen ist ein strenger Maßstab (OLG Koblenz NSTZ-RR 1997, 19; OLG Hamm NZV 2003, 103; NZV 2007, 583; KG VRS 111, 441; OLG Köln NZV 2001, 391). In Betracht kommt ein Wegfall der Nebenfolge unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nur dann, wenn greifbare und hinreichend belegte Anhaltspunkte für eine durch das Fahrverbot eintretende Existenzgefährdung bestehen, oder wenn sich die Maßnahme nach den Umständen des Einzelfalles anderweitig als eine für den Betroffenen besondere Härte darstellen würde. Damit kommt es darauf an, ob die für den Betroffenen zu erwartenden persönlichen und beruflichen Einschränkungen einzeln oder in ihrer Summe eine derartige Härte bedeuten würden, dass von der Maßnahme abgesehen werden muss (vgl. BGHSt 38, 125, 134). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es gerade zum Wesen und Zweck des Fahrverbotes als einer Denkkettel- und Besinnungsmaßnahme mit Erziehungsfunktion für den Betroffenen (BVerfGE 27, 36, 42; BGHSt 38, 106, 110; BayObLG NJW 2004, 100; OLG Bamberg NZV 2011, 208; OLG Zweibrücken NZV 2014, 479) gehört, dass mit ihm – auch erhebliche – Erschwernisse in persönlicher und wirtschaftlicher Hinsicht einhergehen (OLG Koblenz, Beschluss vom 24.07.2018 – 1 OWi 6 SsBs 67/18, juris m.w.N.). Ein Ausnahmefall liegt danach nur dann vor, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbotes der Verlust der wirtschaftlichen Existenz droht und diese Konsequenz nicht durch zumutbare Vorkehrungen abgewendet oder vermieden werden kann (KG NZV 2016, 535 [BGH 21.06.2016 – 4 StR 1/16]). Ergeben sich aus dem Vorbringen des Betroffenen Anhaltspunkte für das Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles, muss sich das Urteil damit auseinandersetzen und in einer für das Rechtsbeschwerdegericht nachvollziehbaren Weise darlegen, welche persönlichen und wirtschaftlichen Einbußen für den Betroffenen mit dem Fahr-

verbot verbunden sind. Daran fehlt es vorliegend, obwohl der Betroffene geltend gemacht hatte, dass mit dem Fahrverbot der Ausfall seines Verdiensts als selbständiger Taxifahrer, mit dem allein der Unterhalt seiner sechsköpfigen Familie bestritten werde, verbunden sei und er hohe Verbindlichkeiten habe. Dies wäre allerdings dazu in Beziehung zu setzen gewesen, dass die frühere Anordnung eines Fahrverbots ersichtlich nicht zum Verlust der wirtschaftlichen Existenz geführt hat und der Mindestunterhalt der Familie jedenfalls durch sozialhilferechtliche Ansprüche gesichert gewesen wäre.

2) Ungeachtet dessen war die Anordnung des Fahrverbots vorliegend – wie die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Antragschrift zutreffend ausführt – auch bei Annahme einer Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz geboten.

In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist anerkannt, dass der Gesichtspunkt einer nachhaltigen Existenzgefährdung zurückzutreten hat, wenn sich ein Betroffener gegenüber verkehrsrechtlichen Ge- und Verboten in einschlägiger Weise vollkommen uneinsichtig zeigt. Gerade in diesem Fall muss ein Fahrverbot auch bei erheblichen Härten seine Berechtigung behalten. Andernfalls könnte ein Betroffener – insbesondere als Lkw- oder Taxifahrer – die an sich unzumutbaren Folgen als Freibrief für wiederholtes Fehlverhalten ausnutzen (OLG Koblenz a.a.O.; OLG Bamberg NZV 2010, 46 [OLG Bamberg 22.01.2009 – 2 Ss OWi 5/2009]; OLG Karlsruhe NSTZ-RR 2004, 313 [OLG Karlsruhe 02.03.2004 – 1 Ss 18/04]; OLG Frankfurt NSTZ-RR 2002, 88; OLG Hamm NZV 1995, 498 [OLG Hamm 18.07.1995 – 2 Ss OWi 386/95]).

Vorliegend können dabei jedoch wegen der unzureichenden Feststellungen zu den Vorverstößen nicht – wie das Amtsgericht dies getan hat – alle im Urteil festgestellten Vorverstöße berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der Urteilsausführungen besteht nur hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitung um 32 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften vom 07.9.2017 und der mit einer Geldbuße von 90 € geahndeten Missachtung des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage am 18.12.2017 unzweifelhaft kein Verwertungsverbot. Auch damit liegen aber innerhalb von wenig mehr als einem halben Jahr drei Verkehrsverstöße vor, zwischen denen ein innerer Zusammenhang besteht (OLG Düsseldorf VRS 69, 50), wobei die beiden Geschwindigkeitsüberschreitungen als grobe Verstöße i.S.d. § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG einzustufen sind und sich der Betroffene auch durch die Anordnung eines Fahrverbots für die Tat vom 7.9.2017 nicht beeindruckt gezeigt hat. Dies belegt, dass es ihm in besonders hohem Maß an der erforderlichen rechtstreuen Gesinnung und der Einsicht in früheres Fehlverhalten fehlt (vgl. BGHSt 38, 231, 234), weshalb auch bei der Annahme einer wirtschaftlichen Existenzgefährdung die Anordnung des Fahrverbots zur Einwirkung auf den Betroffenen unerlässlich ist (OLG Frankfurt a.a.O.).

Geschwindigkeitsüberwachung durch Abschnittskontrolle (Section Control)

§ 11 SOG ND, § 2 Nr. 1a SOG ND, § 31 Abs 1 SOG ND, § 32 Abs 5 SOG ND, Art 1 Abs 1 GG, Art 2 Abs 2 GG, Art 2 Abs 1 GG, Art 20 Abs 2 S 2 GG, Art 74 Abs 1 Nr. 22 GG, § 2 Nr. 2 SOG ND

Zur uneingeschränkten Erforderlichkeit einer gesetzlichen Grundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung durch eine Abschnittskontrolle und zu den Anforderungen an eine solche Rechtsgrundlage

OVG Lüneburg, Beschl. v. 10.05.2019 – 12 ME 68/19 (VG Hannover)

Aus den Gründen:

I. Der Antragsteller wendet sich gegen die – auf der Bundesstraße 6 in Fahrtrichtung Norden zwischen den Anschlussstellen Gleidingen und Rethen – von der Antragsgegnerin vorübergehend in Betrieb genommene neuartige, abschnittsbezogene Verkehrsüberwachung (= Abschnittskontrolle).

Bei dieser auch als „Streckenradar“ bezeichneten Art der Verkehrsüberwachung werden die Kennzeichen sämtlicher Kraftfahrzeuge sowohl beim Ein- als auch beim Ausfahren aus dem überwachten Streckenabschnitt erfasst. Das bei der Einfahrt in den überwachten Bereich aufgenommene (erste) Foto vom Fahrzeugheck wird automatisiert ausgelesen und in einen sog. Hashwert verwandelt, der als individuelle „Fahrzeug-Identifizierung“ (Fahrzeug-ID) dient. Bei der Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem überwachten Bereich wiederholt sich dieser Prozess, d.h., es wird grundsätzlich ein zweites Foto erstellt. Danach wird durch den Abgleich der erzeugten Hashwerte und Zeitstempel die Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt und diese mit den normativen Geschwindigkeitsgrenzen der jeweiligen Fahrzeugklasse abgeglichen. Wenn sich dabei eine Geschwindigkeitsüberschreitung ergibt (sog. Trefferfall), löst die zentrale Anlagensteuerung die „Verstoßkamera“ aus. Dann werden zwei weitere Fotos gefertigt, nämlich ein hochaufgelöstes Frontbild zur Fahrererkennung und eine Heckaufnahme, die zum Nachweis ggf. verwendeter unterschiedlicher Kennzeichen an Fahrzeugfront und -heck dient. Der von der Anlagensteuerung aus den verschlüsselten Daten gewonnene Vorfalldatensatz kann anschließend über einen gesicherten Zugang abgerufen werden. Wenn kein Abgleich möglich oder die berechnete Durchschnittsgeschwindigkeit niedriger als die an der Anlage eingestellte Auslösegeschwindigkeit ist (sog. Nichttrefferfall), werden die erfassten Kontrolldatensätze automatisch gelöscht. Der Zeitraum bis zu dieser automatischen Löschung beträgt nach den Angaben der Antragsgegnerin maximal drei Minuten.

Das Verwaltungsgericht hat der Antragsgegnerin mit Beschluss vom 12. März 2019 nach § 123 VwGO antragsgemäß vorläufig untersagt, mit der umstrittenen Abschnittskontrolle Kennzeichen eines vom Antragsteller geführten Fahrzeugs zu erfassen. Zur Begründung hat es darauf verwiesen, dass im Rahmen der Entscheidung über eine solche einstweilige Anordnung zwischen dem Anordnungsgrund, der insbesondere die Eilbedürftigkeit einer vorläufigen Regelung begründe, und dem Anordnungsanspruch zu unterscheiden sei, d.h. dem materiellen Anspruch, für den der Antragsteller um vorläufigen Rechtsschutz nachsuche. Vorliegend habe der Antragsteller das Vorliegen eines Anordnungsgrundes und eines Anordnungsanspruchs glaubhaft gemacht.

Der Anordnungsgrund liege vor, weil der Antragsteller die maßgebliche Strecke nahezu täglich befahre und eine rechtskräftige Entscheidung in der Hauptsache daher zu spät käme, um die geltend gemachten Nachteile abzuwenden. Gleiches gelte bei dem von der Antragsgegnerin befürworteten Abwarten auf das Inkrafttreten des § 32 Abs. 8 NPOG-E als zukünftig (aus Sicht der Antragsgegnerin) geeignete Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle.

Aus den Entscheidungsgründen des Urteils der Kammer vom heutigen Tage ergebe sich der Anordnungsanspruch. In den Urteilsgründen wiederum hat das Verwaltungsgericht u.a. ausgeführt, dass dem Antragsteller – zu dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage durch das Verwaltungsgericht maßgeblichen Zeitpunkt am Schluss der mündlichen Verhandlung in erster Instanz – ein Unterlassungsanspruch zustehe. Denn die von der Antragsgegnerin durchgeführte Abschnittskontrolle greife in das Grundrecht des Antragstellers auf informationelle Selbstbestimmung ein, und hierfür fehle die erforderliche Ermächtigungsgrundlage.

Das Bundesverfassungsgericht habe sich mit der hier einschlägigen Abschnittskontrolle zwar bisher nicht befasst. In seinem aktuellen Beschluss zur Zulässigkeit von automatisierten Kraftfahrzeugkennzeichenkontrollen zum Fahndungsabgleich (Beschl. v. 18.12.2018 – 1 BvR 142/15 –, juris, Rn. 45 ff.), an den das Verwaltungsgericht gemäß § 31 BVerfGG gebunden sei, habe es jedoch entschieden, dass in der Erfassung und dem Abgleich des Kraftfahrzeugkennzeichens eines Betroffenen auch dann Eingriffe in sein Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung liegen würden, wenn die Kontrolle nur zu einem sog. Nichttreffer führe. Die insoweit tragenden Erwägungen für die Bejahung eines Eingriffs würden auch für die Abschnittskontrolle gelten. Nicht zu folgen sei hingegen der Argumentation der Antragsgegnerin, in den Nichttrefferfällen würden die Daten ungezielt und allein technikbedingt zunächst miterfasst, aber unmittelbar nach der Erfassung technisch wieder anonym, spurenlos und ohne Erkenntnisinteresse für die Behörden ausgesondert. Erstens sei die Einbeziehung der Daten von Personen, bei denen nach Auswertung keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit festgestellt werden könne, wie bei der Kraftfahrzeugkennzeichenerfassung zum Fahndungsabgleich, notwendiger und gewollter Teil der Kontrolle. Die-

se Daten würden „zwangsläufig benötigt“, sodass es an dem Merkmal „ungezielt“ fehle. An die Stelle des „spezifischen Fahndungsinteresses“ trete das behördliche Ziel, die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu überwachen und damit die Häufung schwerer, geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle zu reduzieren. Wie die automatisierte Kraftfahrzeugkennzeichenkontrolle zum Fahndungsabgleich und andere Überwachungsmaßnahmen sei auch die Abschnittskontrolle einheitlich und unabhängig davon zu beurteilen, zu welchem Ergebnis sie im Einzelfall führe. Zweitens würden die erfassten Kennzeichendaten gerade nicht direkt nach dem ersten Erfassen umgehend ausgesondert, sondern zunächst gespeichert und am Ende des überwachten Abschnitts nochmals abgeglichen, nämlich bezogen auf die ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit.

Der damit zu bejahende Eingriff in das Recht des Antragstellers auf informationelle Selbstbestimmung sei verfassungsrechtlich nicht gerechtfertigt. Nicht für alle Bestandteile der Abschnittskontrolle bestehe die erforderliche Rechtsgrundlage. Es fehle an einer solchen für die Anfertigung der o.a. beiden ersten Fotos und der entsprechenden Datensätze. § 32 Abs. 5 Satz 1 NdsSOG sei nicht einschlägig. Wie sich insbesondere aus § 32 Abs. 5 Satz 3 NdsSOG ergebe, diene diese Ermächtigung dazu, Straftaten zu verhüten, indem Kennzeichen erfasst und mit denen von gestohlenen oder aus anderen Gründen zur Fahndung ausgeschriebenen Fahrzeugen abgeglichen würden. Darum gehe es bei der Abschnittskontrolle aber nicht. Die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung würden in § 32 Abs. 5 NdsSOG auch nicht bereichsspezifisch, präzise und normenklar beschrieben, sodass es der Norm insoweit auch an der für die Geschwindigkeitsüberwachung erforderlichen Bestimmtheit fehle. Voraussetzung für den allenfalls noch in Betracht kommenden Tatbestand des § 32 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 NdsSOG wäre zudem das Vorliegen einer konkreten Gefahr im Sinne von § 2 Nr. 1 Buchst. a) NdsSOG. Eine solche Gefahr sei hier ebenfalls nicht gegeben.

Einem Rückgriff auf die datenschutzrechtliche Generalklausel des § 31 Abs. 1 NdsSOG stehe bei systematischer Auslegung entgegen, dass § 32 Abs. 5 NdsSOG die Frage der Kennzeichenerfassung jedenfalls für den Fahndungsabgleich besonders regelt. Die allgemeine Generalklausel des § 11 NdsSOG trete nach ihrem Wortlaut hinter die besonderen Befugnisnormen des Dritten Teils, und damit auch hinter § 32 Abs. 5 sowie § 31 Abs. 1 NdsSOG, zurück. Im Übrigen würden die zu § 31 Abs. 1 NdsSOG angestellten Erwägungen entsprechend gelten.

Schließlich sei auch nicht der Ansicht der Antragsgegnerin zu folgen, während eines „Pilotbetriebes“ der Anlage sei in einem Übergangszeitraum der Grundrechtseingriff im überwiegenden öffentlichen Interesse ohne Rechtsgrundlage bzw. auf der Grundlage von § 11 NdsSOG hinzunehmen.

II. Die Beschwerde der Antragsgegnerin gegen diesen Beschluss des Verwaltungsgerichts hat keinen Erfolg.

Denn die dargelegten Beschwerdegründe, die der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO allein zu prüfen hat, genügen überwiegend nicht den Anforderungen, die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO an ihre Darlegung unter Auseinandersetzung mit der angefochtenen Entscheidung zu stellen sind, und vermögen im Übrigen in der Sache nicht zu überzeugen.

Um sich im Sinne des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO mit der angefochtenen Entscheidung auseinanderzusetzen, muss ein Beschwerdeführer von der Begründungsstruktur dieser Entscheidung ausgehen und das Entscheidungsergebnis infrage stellen. Die erforderliche Dichte seiner eigenen Ausführungen hat sich dabei an der Dichte der Begründung der angefochtenen Entscheidung zu orientieren (Happ, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl., § 146 Rn. 22a). Je intensiver diese Entscheidung begründet ist, umso eingehender muss der Beschwerdeführer die sie tragende Argumentation entkräften. Es reicht deshalb grundsätzlich nicht aus, wenn er lediglich eine eigene Würdigung der Sach- und Rechtslage vorträgt, die im Ergebnis von derjenigen des Verwaltungsgerichts abweicht. Vielmehr muss er in der Regel den einzelnen tragenden Begründungselementen der angefochtenen Entscheidung geeignete Gegenargumente konkret gegenüberstellen und – soweit möglich – deren Vorzugswürdigkeit darlegen. Hat das Verwaltungsgericht seine Entscheidung auf mehrere selbständig tragende Begründungen gestützt, muss ein Beschwerdeführer zudem alle diese Begründungen angreifen (vgl. Nds. OVG, Beschl. v. 14.01.2019 – 12 ME 170/19 –, juris, Rn. 10, m.w.N.).

Die Antragsgegnerin differenziert danach in ihrer Beschwerdebeurteilung im Ausgangspunkt zutreffend zwischen Anordnungsgrund und -anspruch. Nicht gefolgt werden kann ihr aber in der von ihr insoweit vorgenommenen Zuordnung ihrer Beschwerdegründe im Einzelnen.

Wie das Verwaltungsgericht zu Recht ausgeführt, ist unter dem Anordnungsanspruch der – mit der Klage geltend gemachte materielle – Anspruch zu verstehen, für den der Antragsteller um vorläufigen Rechtsschutz nachsucht, vorliegend also der Anspruch des Antragstellers, dass es die Antragsgegnerin vorläufig unterlässt, durch die Abschnittskontrolle das Kennzeichen eines von ihm geführten Fahrzeugs zu erfassen und zu verarbeiten.

Jedenfalls die Ausführungen der Antragsgegnerin unter I. 1 bis 3 ihrer Beschwerdebeurteilung beziehen sich aber inhaltlich auf die Begründung des Verwaltungsgerichts zum Vorliegen des Unterlassungsanspruchs, d.h. den Anordnungsanspruch, und nicht, wie nach der Gliederung der Antragsgegnerin, auf den Anordnungsgrund.

Unter I. 1 ihrer Beschwerdebeurteilung stellt die Antragsgegnerin in Abrede, dass im Nichttrefferfall ein Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung vorliege. Sie leitet dies unter Bezugnahme auf die auch vom Verwaltungsgericht tragend herangezogene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 18. Dezember 2018 (– 1 BvR

142/15 –, Rn. 43, 48 f.) daraus ab, dass es an einem danach erforderlichen spezifischen Interesse des Staates an den Daten hier mangle. Damit verfehlt die Antragsgegnerin die aufgezeigten Darlegungsanforderungen. Denn das Verwaltungsgericht hat zur Begründung für die Annahme eines Eingriffs ausgeführt, dass bei der Abschnittskontrolle an „die Stelle des spezifischen Fahndungsinteresses das behördliche Ziel trete, die Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu überwachen“, und dass dazu die Einbeziehung der Kennzeichen aller die Strecke passierender Fahrzeuge „notwendiger und gewollter Teil der Kontrolle“ sei; diese Daten würden „zwangsläufig benötigt“. Hiermit setzt sich die Antragsgegnerin nicht auseinander.

Gleiches gilt, soweit sie unter I. 2 der Beschwerdebeurteilung vorträgt, die maßgebliche Strecke sei konkret gefährlich und damit seien (jedenfalls übergangsweise) die Voraussetzungen des § 32 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 NdsSOG gegeben. Dabei wird übergegangen, dass der Eignung des letztgenannten Eingriffstatbestands als Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle weitere vom Verwaltungsgericht angeführte Gründe entgegenstehen, die mit den dargelegten Beschwerdegründen nicht angegriffen sind, obwohl sie selbständig tragen. § 32 Abs. 5 NdsSOG diene nämlich – „wie sich insbesondere aus ... Satz 3 ergebe – dem Zweck, durch Erfassung von Kennzeichen“ Straftaten zu verhüten; darum gehe es bei der streckenbezogenen Geschwindigkeitskontrolle aber nicht. Gegenteilige hierauf bezogene Argumente enthält die Beschwerdebeurteilung jedoch nicht. Ob eine konkrete Gefahr vorliegt, wie die Antragsgegnerin im Beschwerdeverfahren geltend macht, ist daher unerheblich.

Auf Seite 22 seines Urteils hat das Verwaltungsgericht weiter ausgeführt, dass § 32 Abs. 5 NdsSOG die Frage der Kennzeichenerfassung jedenfalls für den Fahndungsabgleich besonders regelt. Damit sei aus systematischen Gründen nicht nur ein Rückgriff auf die datenschutzrechtliche Generalklausel des § 31 Abs. 1 NdsSOG, sondern (erst recht) auch auf die allgemeine Generalklausel des § 11 NdsSOG ausgeschlossen. Dieses Begründungselement tritt selbständig tragend neben die weiteren Argumente des Verwaltungsgerichts, dass es an einer konkreten Gefahr mangle und § 11 NdsSOG insoweit nicht hinreichend bestimmt sei. Die Antragsgegnerin setzt sich jedoch mit dem erstgenannten Begründungstrang jedenfalls nicht ausreichend auseinander. Die von ihr angeführte, anerkannte lückenschließende Funktion der allgemeinen Generalklausel ist nicht unbegrenzt, sondern besteht nach dem schon vom Verwaltungsgericht zitierten § 11 Halbsatz 2 NdsSOG nur, „soweit nicht die Vorschriften des Dritten Teils die Befugnisse ... der Polizei besonders regeln“. Unter solchen besonderen Regelungen versteht das Niedersächsische Recht – ebenso wie andere Landespolizeigesetze – die Bestimmungen über die sogenannten Standardbefugnisse. Durch sie werden bestimmte, in der polizeilichen Praxis häufig vorkommende Maßnahmen typisiert. Die Befugnis, eine Maßnahme des jeweiligen Typs zu ergreifen, kann damit nur der entsprechenden Regelung entnommen werden. Der Rückgriff auf die Generalermächtigung ist dann versperrt. Wenn der Gesetzgeber etwa die Verweisung von einem Ort und das Verbot der

Rückkehr dorthin nur als kurzfristige Maßnahme ausgestaltet (Platzverweisung), so ist es den Behörden verwehrt, längerfristig angelegte Verbote auf die Generalklausel zu stützen (Rachor/Graulich, in: Lisken/Denninger, Handbuch des Polizeirechts, 2018, Rn. 195). In Abgrenzung hierzu besteht insoweit keine Sperrwirkung, wenn eine neuartige und bislang nicht typisierte Maßnahme angewandt werden soll, wie (nach dem noch geltenden NdsSOG) etwa die sog. Gefährderansprache (vgl. Nds. OVG, Urt. v. 22.09.2005 – II LC 51/04 –, juris, Rn. 36).

Hiernach mangelt es an Ausführungen der Antragsgegnerin dazu, warum nach I. 3 ihrer Beschwerdebeurteilung entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts in den §§ 31 ff. NdsSOG, insbesondere unter Berücksichtigung von § 32 Abs. 5 NdsSOG, der ausdrücklich den Einsatz von technischen Mitteln im öffentlichen Verkehrsraum zur (gefahrabwehrrechtlichen) Erfassung von Kraftfahrzeugkennzeichen regelt, die dort geregelte Standardbefugnis zur Kennzeichenerfassung gegenwärtig nicht abschließend und deshalb der Rückgriff auf die allgemeine Generalklausel des § 11 NdsSOG möglich sein soll.

Es kommt daher nicht mehr darauf an, ob dem Verwaltungsgericht auch in der Annahme zu folgen ist, dass einem Rückgriff auf § 11 NdsSOG als Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle zusätzlich eine insoweit fehlende, aber erforderliche Bestimmtheit der Eingriffsermächtigung entgegensteht.

Unter I. 4 ihrer Beschwerdebeurteilung beruft sich die Antragsgegnerin darauf, dass es dem Antragsteller „in Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen in jedem Fall zuzumuten ist, bis zum bevorstehenden Inkrafttreten einer entsprechenden Norm mögliche Beeinträchtigungen seiner Grundrechte zu dulden“.

Insoweit wird jedoch schon nicht hinreichend deutlich, worauf genau sich die Antragsgegnerin mit diesen und den inhaltlich entsprechenden Ausführungen unter II. der Beschwerdebeurteilung, wonach dem Antragsteller zugemutet werden könne, die fragliche Strecke vorübergehend zu umfahren, berufen will.

Sollte damit gemeint sein, dass der Antragsteller schon materiell-rechtlich verpflichtet sei, vorübergehend den von ihr, der Antragsgegnerin, als geringfügig gewerteten rechtswidrigen Grundrechtseingriff hinzunehmen, sei es durch kurzfristige Erfassung eines Kennzeichens des jeweils von ihm genutzten Fahrzeugs oder durch Umfahrung des überwachten Abschnitts, so mangelt es gänzlich an der Auseinandersetzung mit der ausführlichen Begründung auf den Seiten 23 ff. des Urteils. Dort hat das Verwaltungsgericht den bereits in erster Instanz erhobenen Einwand der Antragsgegnerin zurückgewiesen, während eines „Pilotbetriebes“ der Anlage sei in einem Übergangszeitraum der Grundrechtseingriff im überwiegenden öffentlichen Interesse ohne Rechtsgrundlage hinzunehmen.

Sollte die Antragsgegnerin mit ihrem Vorbringen hingegen rügen wollen, dass für den Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO in jedem Falle bzw. zumindest in der vorliegenden Fallgestaltung unabhängig vom materiellen Recht eine Interessenabwägung erforderlich sei – worauf der Eingangssatz ihrer Beschwerdebeurteilung hindeutet – und diese aus den vorgetragenen Gründen zu ihren Gunsten ausfalle, so dringt sie mit ihrem Vorbringen gleichfalls nicht durch. Denn sie legt nicht dar, warum das sinngemäß gegenteilige Verständnis des Verwaltungsgerichts, das nach seinen Obersätzen auf Seite 4 des Beschlussabdrucks eine solche Interessenabwägung vorliegend gerade nicht für erforderlich erachtet hat, fehlerhaft sein soll. Das Verwaltungsgericht befindet sich zudem insoweit auch in Übereinstimmung mit der überwiegenden Ansicht, wonach für eine Interessenabwägung bei der hier einschlägigen sog. Sicherungsanordnung nach § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO jedenfalls dann kein Raum ist, wenn der Anordnungsanspruch nach materiellem Recht bei der hier durchgeführten „Vollprüfung“ ebenso bejaht worden ist wie die für den Erlass der Sicherungsanordnung zusätzlich erforderliche Eilbedürftigkeit der Regelung (vgl. Dombert, in: Finkelnburg/Dombert/Külpmann, Vorläufiger Rechtsschutz im Verwaltungsstreitverfahren, 7. Aufl., Rn. 169; Schoch, in: ders./Schneider/Bier, VwGO, 35. EL September 2018, § 123, Rn. 79a; Funke-Kaiser, in: Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, 7. Aufl., § 123, Rn. 24; Kopp/Schenke, VwGO, 24. Aufl., § 123, Rn. 23).

Dass durch die vorübergehende Hinnahme des rechtswidrigen Eingriffs „die Verwirklichung eines Rechts des Antragstellers“ i.S.d. § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO nicht „vereitelt oder wesentlich erschwert würde“, also schon diese tatbestandlichen Voraussetzungen der Sicherungsanordnung nicht gegeben seien, erschließt sich aus dem Beschwerdevorbringen ebenfalls nicht.

Nur der Vollständigkeit halber sei deshalb darauf hingewiesen, dass die Antragsgegnerin bei ihrer Argumentation als selbstverständlich voraussetzt, spätestens Anfang Juni 2019 werde „§ 32 Abs. 8 NPOlG“ (vgl. LT-Drs. 18/850, S. 11, 57 f.) oder eine inhaltlich gleichwertige Änderungsnorm des Landesrechts (etwa § 32 Abs. 7 in der Fassung der [aus dem Internet entnommenen] sog. Vorlage 38 vom 25. April 2019 zur LT-Drs. 18/850) durch den Landtag verabschiedet und dann eine taugliche Rechtsgrundlage für die Abschnittskontrolle darstellen. Dabei übergeht sie die Ausführungen auf Seite 17 f. des Urteils. Danach gebe es Stimmen, die von einer Bundeszuständigkeit für die Rechtssetzung ausgingen. Das Verwaltungsgericht selbst hat die „Kompetenzfrage“ mangels Entscheidungserheblichkeit offengelassen (vgl. auch Anm. 2 des GBD zu § 32 Abs. 7 in der o.a. Vorlage 38, S. 39 f.). Ebenso wenig kann mit der Antragsgegnerin bei einer Interessenabwägung ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass sich allein der Antragsteller durch die Abschnittskontrolle in seinen Grundrechten beschränkt sieht, nicht aber auch andere Fahrzeugführer auf der Bundesstraße 6.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 47 Abs. 1 Satz 1, 53 Abs. 2 Nr. 1, 52 Abs. 1 GKG und folgt der – von den Beteiligten akzeptierten – Streitwertfestsetzung in erster Instanz. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen waren nicht für erstattungsfähig zu erklären, § 162 Abs. 3 VwGO. Ob einem Erstattungsanspruch der Beigeladenen zu 2) bereits entgegensteht, dass sie demselben Rechtsträger wie die kostenpflichtige Antragsgegnerin angehört, mag dahinstehen. Jedenfalls ist sie als einfach Beigeladene in ihrer Beschwerdeerwiderung vom 8. Mai 2019 auf die aufgezeigten Darlegungsmängel der Beschwerdebegründung nicht eingegangen und hat daher das Verfahren insoweit nicht wesentlich gefördert.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, §§ 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Das rechtswidrige Zusatzzeichen

StVO § 39, § 45 Abs 4, VwGO § 80 Abs 2 S 1 Nr. 2, VwVfG § 44 Abs 1, § 45 Abs 1 Nr. 3

1. Ein Verkehrsschild ist nicht stets deshalb nichtig, weil die Gestaltung eines verwendeten Zusatzschildes in rechtswidriger Weise den Vorgaben in der Straßenverkehrsordnung, der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschrift, StVO VwV, und den Mustern im Katalog der Verkehrszeichen, VzKat, widerspricht.

2. Ist die Beschilderung trotz der rechtswidrigen Ausgestaltung des Zusatzzeichens eindeutig und der Regelungswille der Behörde erkennbar, ist es für den Verkehrsteilnehmer möglich, zu erkennen, was von ihm verlangt wird. Eine Abschleppmaßnahme innerhalb des in der verkehrspolizeilichen Anordnung festgelegten Geltungsbereichs ist daher i.d.R. auch verhältnismäßig. (amtl. Leitsatz)

VG Neustadt (Weinstraße), Urt. v. 26.02.2019 – 5 K 814/18.NW

Aus den Gründen:

Die Klage hat Erfolg.

I. Der Kostenbescheid war aufzuheben, weil er rechtswidrig ist und die Klägerin in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

i. Rechtsgrundlage für den Erlass des Kostenbescheides sind die §§ 83, 63 Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz – LVwVG –, wonach für eine Ersatzvornahme Kosten (Auslagen und Gebühren) erhoben werden können.

2. Der Kostenbescheid ist formell rechtmäßig. Die Klägerin wurde vor seinem Erlass zwar nicht, wie in § 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz – LVwVfG – i.V.m. § 28 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Bund – VwVfG – vorgeschrieben, angehört. Eine unterbliebene Anhörung kann aber geheilt werden, soweit sie nachträglich ordnungsgemäß durchgeführt und ihre Funktion für den Entscheidungsprozess der Behörde uneingeschränkt erreicht wird (BVerwG, Beschluss vom 18. April 2017 – 9 B 54/16 –, Rn. 4, juris). Das ist vorliegend der Fall. Im Widerspruchsverfahren, das zum Verwaltungsverfahren gehört, wurde die erforderliche Anhörung gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 45 Abs. 1 Nr. 3 VwVfG nachgeholt. Die Klägerin hatte hier Gelegenheit, ihre Argumente vorzutragen. Der Kreisrechtsausschuss hat sich mit ihren Argumenten auch auseinandergesetzt und sie gewürdigt, ist aber dennoch zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verfügung aufrechterhalten bleibt.

3. Der Kostenbescheid ist aber materiell rechtswidrig. Zwar erfolgte die Ersatzvornahme in Form der Umsetzung des Pkw rechtmäßig (a.), die Klägerin ist die richtige Kostenschuldnerin (b.) und die Kostenerstattung der Klägerin ist verhältnismäßig (c.). Der Bescheid ist aber rechtswidrig, weil die Behörde das ihr zustehende Ermessen nicht ausgeübt hat (d.).

a. Die Ersatzvornahme in Form der Umsetzung des Pkw der Klägerin war rechtmäßig. Sie findet ihre Rechtsgrundlage in den § 2, § 61 Abs. 1, § 62 Abs. 1 Nr. 1, § 63 LVwVG. Demnach kann ein Verwaltungsakt vollstreckt werden, wenn er wirksam (aa.) und vollziehbar (bb.) ist. Das ist vorliegend der Fall.

aa. Der Ersatzvornahme lag ein wirksamer Verwaltungsakt zugrunde.

Das Haltverbotsschild ist wie jedes andere Verkehrszeichen ein Verwaltungsakt in der Form der Allgemeinverfügung im Sinne des § 35 Satz 2 VwVfG (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15/95 –, Rn. 9, juris und Urteil vom 13. Dezember 1979 – 7 C 46/78 –, Rn. 16, juris). Er wird gemäß § 43 Abs. 1 VwVfG gegenüber demjenigen, für den er bestimmt ist oder der von ihm betroffen wird, in dem Zeitpunkt wirksam, in dem er ihm bekannt gegeben wird. Die Bekanntgabe erfolgt nach den bundesrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung durch Aufstellung des Verkehrsschildes (vgl. insbesondere § 39 Abs. 1 und 1 a, § 45 Abs. 4 StVO). Dies ist eine besondere Form der öffentlichen Bekanntgabe. Ob sie als öffentliche Bekanntgabe eines nicht schriftlichen (§ 41 Abs. 4 Satz 1 VwVfG) Verwaltungsakts gemäß § 41 Abs. 3 VwVfG einzuordnen ist oder ob die Spezialregelungen der Straßenverkehrsordnung den § 41 VwVfG insgesamt verdrängen (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 VwVfG; dazu OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 12. Januar 1996 – 25 A 2475/93 –, Rn. 14, juris), bedarf keiner Entscheidung. Sind Verkehrszeichen so aufgestellt oder angebracht, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann (BGH, Urteil vom 8. April 1970 – III ZR 167/68 –, Rn. 11, juris),

so äußern sie ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht. Dies entspricht der Wirkung vergleichbarer anderer öffentlicher Bekanntmachungen (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15/95 –, Rn. 9, juris).

Kein formeller Mangel in der Aufstellung der streitbefangenen Schilder kann darin gesehen werden, dass ein Bauunternehmen und nicht die Beklagte selbst die streitbefangenen mobilen Schilder aufgestellt hat. Das konkrete Aufstellen der Verkehrszeichen wird – ebenso wie die Beschaffung und das Unterhalten der Schilder – regelmäßig auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde durch den Träger der Straßenbaulast und die Straßenbaubehörde vorgenommen (§ 45 Abs. 5 StVO). Dabei dürfen sich diese der Mithilfe von Privaten bedienen, etwa von Baufirmen, wenn die Anordnung hinsichtlich des konkreten Aufstellorts und der Dauer von der Behörde selbst getroffen wird. So ist es im vorliegenden Fall. Die Beklagte hat durch mündliche Anordnung vom 24. Januar 2018 das (temporäre) Halteverbot verfügt. Die verkehrspolizeiliche Anordnung vom 29. Januar 2018 ist ein sog. „In-sich-Verwaltungsakt“, den die Beklagte gegenüber sich selbst erlassen hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1997 – 11 A 62/95 –, Rn. 22, juris). Damit war gewährleistet, dass die Kommune als die Trägerin der Straßenbaulast wie als Verkehrsbehörde sich zwar einer privaten Unterstützung bedienen wollte, gleichwohl jedoch die Kontrolle über die sachgerechte Umsetzung in eigener – hoheitlicher – Hand behielt (vgl. VG Gießen, Urteil vom 9. Januar 2017 – 4 K 1911/16.GI –, Rn. 20-21, juris).

Im Zeitpunkt der Beauftragung des Abschleppunternehmens durch die Bediensteten der Beklagten am 29. Januar 2018 gegen 09:00 Uhr war der Bereich, in dem das Fahrzeug der Klägerin stand, durch die Haltverbotszeichen 283 nach der Anlage 2 zur StVO ordnungsgemäß, ausreichend und hinreichend bestimmt markiert. Dies ergibt sich aus den Lichtbildern auf Blatt 30 und 42-46 der Verwaltungsakte sowie aus der E-Mail der Aufstellerfirma vom 4. Mai 2018 auf Blatt 28 der Verwaltungsakte und der Aussage des zuständigen Vollzugsbeamten, der sowohl am 25. Januar 2018 als auch am 26. Januar 2018 die ordnungsgemäße Aufstellung kontrolliert hat. Wenn die Behörde die Aufstellung nachweist, besteht ein Anscheinsbeweis dafür, dass die Verkehrsschilder durchgängig gestanden haben. Dieser Anscheinsbeweis kann nicht durch die pauschale und unsubstantiierte Vermutung der Klägerin, die Schilder hätten am Morgen des 29. Januar 2018 nicht auf dem Parkplatz gestanden, außer Kraft gesetzt werden (vgl. VG Bremen, Urteil vom 7. September 2017 – 5 K 2241/16 –, Rn. 32 ff., juris).

Die Schilder sind auch rechtzeitig vor dem Geltungszeitpunkt aufgestellt worden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Verkehrsschilder mindestens 72 Stunden vor ihrem Geltungszeitpunkt aufzustellen (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 2018 – 3 C 25/16 –, Rn. 28, juris). Das ist hier der Fall. Das Halteverbot sollte ab dem 29. Januar 2018, 07:00 Uhr gelten. Die Aufstellung hätte also spätestens am

26. Januar 2018 erfolgen müssen. Sie ist bereits am 24. Januar 2018 erfolgt.

Die aufgestellten Halteverbotsschilder sind auch nicht nichtig.

Sie erfüllen keinen der Nichtigkeitsgründe in § 1 LVwVfG i.V.m. § 44 Abs. 2 VwVfG und sind auch nicht nichtig gemäß § 44 Abs. 1 VwVfG.

Nach § 1 LVwVfG i.V.m. § 44 Abs. 1 VwVfG ist ein Verwaltungsakt nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offensichtlich ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Fehler nur in Ausnahmefällen besonders schwerwiegend im Sinne der Vorschrift. Dazu muss der dem Verwaltungsakt anhaftende Fehler diesen schlechterdings unerträglich, d.h. mit tragenden Verfassungsprinzipien oder der Rechtsordnung immanenten wesentlichen Wertvorstellungen unvereinbar erscheinen lassen (BVerwG, Urteil vom 17. Oktober 1997 – 8 C 1/96 –, Rn. 28, juris).

Maßgeblich ist dabei nicht der Verstoß gegen Rechtsvorschriften des nationalen Rechts oder des Unionsrechts allein, mögen sie auch zwingend sein (BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 2010 – 3 C 44/09 –, Rn. 16, juris). Das Fehlen einer gesetzlichen Grundlage (sog. „gesetzloser“ Verwaltungsakt) oder die unrichtige Anwendung der infrage kommenden Rechtsvorschriften machen einen Verwaltungsakt grundsätzlich noch nicht nichtig (BVerwG, Urteil vom 17. Oktober 1997 – 8 C 1/96 –, Rn. 28, juris). Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes ist nur dann anzunehmen, wenn die an eine ordnungsgemäße Verwaltung zu stellenden Anforderungen in so erheblichem Maße verletzt werden, dass von niemandem erwartet werden kann, den Verwaltungsakt als verbindlich anzuerkennen (BeckOK VwVfG/Schemmer, 42. Edition 1. Januar 2019, § 44 Rn. 13, beck-online).

Der Fehler muss auch offenkundig sein. Offenkundigkeit bedeutet, dass die schwere Fehlerhaftigkeit des Verwaltungsaktes für einen unvoreingenommenen, mit den in Betracht kommenden Umständen vertrauten, verständigen Beobachter ohne weiteres ersichtlich sein muss, sich also geradezu aufdrängt. Ernsthafte Zweifel, dass der Verwaltungsakt doch rechtmäßig sein könnte, dürfen nach Lage der Dinge für einen unvoreingenommenen, urteilsfähigen, weder besonders sach- noch rechtskundigen, aber aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachter nicht bestehen. Kenntnis der verletzten Rechtsvorschriften oder Rechtsvoraussetzungen ist keine Voraussetzung. Es genügt, dass ein gerecht und billig denkender, aufgeschlossener Staatsbürger ohne weitere Ermittlungen oder besondere rechtliche Überlegungen zu dem Schluss kommen muss, dass der Verwaltungsakt unmöglich rechtens sein kann (Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Urteil vom 30. April 2002 – 5 B 107/01 –, Rn. 57, juris). Dem Verwaltungsakt muss die Fehlerhaftigkeit „auf die Stirn ge-

geschrieben sein“ (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar, 19. Auflage 2018, § 44 Rn. 12). Das ist anzunehmen, wenn die an eine ordnungsmäßige Verwaltung zu stellenden Anforderungen in so erheblichem Maße verletzt werden, dass von niemandem erwartet werden kann, den Verwaltungsakt als verbindlich anzuerkennen (BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 2000 – 11 B 26/00 –, Rn. 8, juris).

Es besteht weitgehend Einigkeit, dass es einen nichtigen Verwaltungsakt nur selten geben kann, weil Akte staatlicher Gewalt die Vermutung ihrer Gültigkeit in sich tragen (BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 2000 – 11 B 26/00 –, Rn. 8, juris). Die Rechtsfolge der Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes ist daher eine besondere Ausnahme von diesem Grundsatz. Selbst Verstöße gegen Grundrechte werden regelmäßig – auch bei Offensichtlichkeit des Fehlers – nicht als zur Nichtigkeit des Aktes führender Umstand gewertet (BeckOK VwVfG/Schemmer, 42. Edition 1. Januar 2019, § 44 Rn. 18, beck-online).

Im vorliegenden Fall liegt ein derartiger schwerwiegender und offenkundiger Fehler jedoch nicht vor.

(1) Die Verkehrsschilder sind insbesondere nicht deshalb nichtig, weil die Gestaltung der verwendeten Zusatzschilder in rechtswidriger Weise den Vorgaben in der Straßenverkehrsordnung, der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschrift – StVO VwV – und den Mustern im Katalog der Verkehrszeichen – VzKat – widersprechen.

Diese Vorgaben sind grundsätzlich einzuhalten. Sie prägen den „Erwartungshorizont“ des Verkehrsteilnehmers. Das gilt auch für nur vorübergehend aufgestellte Verkehrszeichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2016 – 3 C 10/15 –, Rn. 23, juris).

Von den Vorgaben der StVO VwV kann zwar abgewichen werden, wenn der Sachverhalt „wesentliche Besonderheiten“ zu dem Fall aufweist, der für die StVO VwV zugewiesen ist. Denn Ermessensvorschriften gelten nur für den Regelfall und müssen für atypische Fälle Spielraum lassen. Hier liegt ein atypischer Fall jedoch nicht vor.

Die hier verwendeten Zusatzzeichen weichen in mehreren Punkten von den Vorgaben der StVO VwV ab:

Sie sind nicht rückstrahlend. Das ist allerdings unschädlich, weil nach Abschnitt III Nr. 7 zu den §§ 39-43 StVO der StVO VwV Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr nicht rückstrahlend sein müssen.

Weiterhin ist umstritten, ob sie die vorgeschriebene „Größe 1“ nach Abschnitt III Nr. 3 lit. b) zu den §§ 39-43 StVO der StVO VwV von 231 x 420 mm aufweisen. Das kann aber dahinstehen, weil nach Abschnitt III Nr. 3 lit. f) zu den §§ 39-43 StVO der VwV StVO kleinere Ausführungen als Größe 1 unter Berücksichtigung des Sichtbarkeitsgrundsatzes für die Regelungen des Haltens und Parkens in Betracht kommen.

Tatsächlich erheblich ist, dass den Zusatzzeichen der in § 39 Abs. 3 Satz 2 StVO vorgeschriebene schwarze Rand fehlt, die Schriftart und -größe nicht, wie in Abschnitt III Nr. 5 zu den §§ 39-43 StVO der VwV StVO vorgesehen, der DIN 1451, Teil 2 entspricht und die Aufschrift „Parkverbot“ sowie die beiden grafischen Darstellungen von Halteverbotsschildern auf Zusatzzeichen nicht vorgesehen sind.

Die Abweichungen sind im hier zu betrachtenden Einzelfall (noch) nicht so eklatant, dass davon auszugehen ist, dass von keinem verständigen Verkehrsteilnehmer erwartet werden kann, die Regelung als verbindlich anzuerkennen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass lediglich das Zusatzzeichen von den verbindlichen Vorgaben der StVO und der StVO VwV abweicht. Das Verkehrszeichen selbst (Zeichen 283 nach der Anlage 2 zur StVO) entspricht den dortigen Vorgaben. Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bilden gemeinsam die einheitliche Anordnung des Halteverbots ab und sind deshalb auch zusammen zu betrachten. Die primäre Anforderung, die Verkehrszeichen erfüllen müssen, ist, dass sie eine bestimmte und klare Regelung enthalten, die jeder durchschnittliche Verkehrsteilnehmer auf Anhieb versteht. Das ist vorliegend der Fall. Die Datums- und Zeitangaben entsprechen dem, was nach Abschnitt III Nr. 2 zu den §§ 39-43 StVO der VwV StVO i.V.m. Teil 7 Zeichen 1040 VzKat auf dem Zusatzzeichen stehen muss. Lediglich die Schriftart und -größe stimmt nicht und der schwarze Rand fehlt. Das ändert aber nichts daran, dass die Regelung für den Verkehrsteilnehmer klar erkennbar ist. Um eine Nichtigkeit anzunehmen, müssten die Abweichungen derart erheblich sein, dass der Verkehrsteilnehmer tatsächlich nicht mehr davon ausgehen muss, dass es sich um eine behördliche Anordnung handelt (VG Aachen, Urteil vom 5. Oktober 2005 – 6 K 805/03 – und im Anschluss daran OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 12. Oktober 2006 – 5 A 4698/05 –; VG Koblenz, Urteil vom 16. April 2007 – 4 K 1022/06.KO –; VG Bremen, Urteil vom 12. Dezember 2013 – 5 K 181/11 –). Das ist vorliegend aber nicht der Fall. Der Zusatz „Parkverbot“ und die verkleinerten Halteverbotsschilder führen nicht dazu, dass das Zusatzzeichen missverständlich würde oder völlig dilettantisch wirkt, sodass der Eindruck entstünde, dass keine Behörde solche Zeichen jemals verwenden könnte. Gerade in Zusammenschau mit dem „Hauptzeichen“ 283 nach der Anlage 2 zur StVO und der ordnungsgemäßen Befestigung des Zusatzzeichens entsteht hier nicht der Eindruck eines „Fantasieschildes“ (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 12. Oktober 2006 – 5 A 4698/05 – zu einem türkisfarbenen Schild mit dem Namen eines Umzugsunternehmens in großen Lettern, auf dem ein verkleinertes Halteverbotsschild [Zeichen 283 nach der Anlage 2 zur StVO] und der Text „Bitte freihalten“ aufgedruckt war). Diesem Zusatzschild steht seine Fehlerhaftigkeit nicht derart „auf die Stirn geschrieben“, dass nach Lage der Dinge für einen Durchschnittsbetrachter nicht die ernsthafte Möglichkeit bestehen kann, dass der Verwaltungsakt rechtmäßig sein könnte. Die Verwendung von Zusatzzeichen, die nicht sämtliche Vorgaben der StVO und StVO VwV einhalten, ist absolut übliche Praxis. Verkehrsteilnehmer sind ständig mit mobilen Halteverboten konfrontiert, bei denen Zusatzzeichen abweichend von

der StVO VwV der Einfachheit halber im Stil des vorliegend zu Beurteilenden erstellt werden. Dass die fehlerhafte Ausgestaltung nicht so schwerwiegend und offenkundig war, dass kein vernünftiger Verkehrsteilnehmer mehr davon ausgehen kann, dass es sich um eine hoheitliche Anordnung handelt, zeigt auch der Umstand, dass sich außer den 14 abgeschleppten Verkehrsteilnehmern alle daran gehalten haben.

(2) Die Verkehrsschilder sind auch nicht aufgrund von Widersprüchlichkeit wegen des vorhandenen Parkplatzschildes an der Zufahrt zum „Park and ride“-Parkplatz von der Speyerer Straße nichtig.

Die Behörde ist in Fällen, in denen sie wegen eines bestimmten Ereignisses eine Verkehrssituation vorübergehend abweichend von der bisherigen Beschilderung mithilfe von mobilen Verkehrszeichen regeln will, verpflichtet, die für eine bestimmte Örtlichkeit Rechtswirkung entfaltenden Verkehrszeichen so aufzustellen, dass aus der Beschilderung klar ersichtlich wird, ob und inwieweit die Regelungen der stationären Beschilderung fortgelten oder vorübergehend außer Kraft gesetzt sind (vgl. OVG NRW, B. v. 7. Dezember 2005 – 5 A 5109/04 –, Rn. 4, juris; VG Düsseldorf, Urt. 8. November 2016 – 14 K 8007/15 –, Rn. 30, juris; VG Köln, Urt. v. 20. November 2008 – 20 K 5343/07 –, Rn. 30, juris). Denn jeder Verkehrsteilnehmer muss bei Aufbringung der gebotenen Sorgfalt aus § 1 StVO eindeutig erkennen können, welches Verkehrsverhalten von ihm gefordert und welches verboten wird (VG Bremen, Urteil vom 7. September 2017 – 5 K 2241/16 –, Rn. 38, juris).

Das vorhandene Parkplatzschild, das das Parken in dem hier relevanten Bereich ausdrücklich erlaubt, steht der Wirksamkeit des mobilen Halteverbotsschildes demnach nicht entgegen. Hier ist aufgrund der räumlichen Abfolge der Schilder eindeutig erkennbar, welches Verkehrsverhalten vom Verkehrsteilnehmer gefordert wird. Das Parken sollte auf dem Parkplatz weiterhin grundsätzlich erlaubt sein. Innerhalb des Parkplatzes wurde nur ein bestimmter Bereich durch mobile Halteverbotsschilder von der Parkerlaubnis ausgenommen. Durch die Zusatzzeichen, die deutlich machen, dass das Halteverbot nur befristet gilt, wird klar, dass die mobile Halteverbotszone nur temporär, in ihrer Geltungszeit aber vorrangig gilt (vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 8. November 2016 – 14 K 8007/15 –, Rn. 39, juris). Insbesondere wäre ein Abdecken oder Überkleben des Parkplatzschildes nicht nötig gewesen. Das hätte zur Folge gehabt, dass im gesamten restlichen Parkplatzbereich das Parken auch nicht mehr erlaubt gewesen wäre, was dem Willen der Beklagten nicht entsprochen hätte. Zudem hat eine mobile Beschilderung grundsätzlich Geltungsvorrang vor einer Dauerbeschilderung. Dies ergibt sich ohne weiteres aus den Erläuterungen unter Nr. 2 in Spalte 3 zur Nr. 61 der Anlage 2 zur StVO: „Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverbote durch Zeichen 283 und 286 heben Verkehrszeichen auf, die das Parken erlauben“ (VG Gießen, Urteil vom 9. Januar 2017 – 4 K 1911/16.GI –, Rn. 22, juris; VG Köln, Urteil vom 6. Februar 2014 – 20 K 2319/13 –, Rn. 30, juris).

(3) Letztlich ergibt sich eine Nichtigkeit der Verkehrsschilder auch nicht daraus, dass sie – wie die Klägerin meint – falsch aufgestellt worden wären.

Sie sind ordnungsgemäß aufgestellt worden.

Verkehrszeichen sind gemäß Abschnitt III Nr. 9 zu den §§ 39–43 StVO in der VwV StVO grundsätzlich gut sichtbar in etwa rechtem Winkel zur Fahrbahn rechts daneben anzubringen. Diese Anforderung ist hier erfüllt. Es handelt sich bei der Fläche um einen Parkplatz, auf dem kein Gehweg vorhanden ist. Ebenso wenig sind Markierungen o.Ä. vorhanden, die Flächen zum Fahren und Flächen zum Parken ausweisen oder sonst Unterschiede anzeigen. Es sind insbesondere keine Parkbuchten vorhanden oder Parkplätze eingezeichnet. Es handelt sich um eine einheitliche Fläche, die sowohl zum Fahren als auch zum Parken benutzt wird, wobei die Pkw logischerweise im Randbereich abgestellt werden und die Mitte des Parkplatzes zum Fahren genutzt wird. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Verkehrszeichen am östlichen Rand des Parkplatzes aufgestellt wurden, weil sie auch nur für den östlichen Randbereich gelten sollten. Sie waren so in Blickrichtung zum Bahnhof und zur Ein- und Ausfahrt an der Speyerer Straße hin erkennbar, was auch Sinn macht, weil es sich um einen „Park and ride“-Parkplatz handelt und es daher nahe liegt, dass – abgesehen davon, dass dem Verkehrsteilnehmer ohnehin eine Umschaulpflicht und erhöhte Sorgfalt bei der Erfassung von Regelungen des ruhenden Verkehrs abverlangt wird – die Nutzer des Parkplatzes spätestens auf ihrem Weg zum Bahnhof die Schilder von vorne betrachten.

Da es hier keinen Seitenstreifen gibt, war es auch nicht nötig, das Zusatzzeichen Z 1060-31 unter dem Halteverbotsschild anzubringen.

bb. Da Verkehrszeichen als sofort vollziehbare Verwaltungsakte gegenüber dem Verkehrsteilnehmer in entsprechender Anwendung des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO zu qualifizieren sind, die das Verkehrszeichen wahrnehmen kann (ständige Rspr. des BVerwG, vgl. Beschluss vom 7. November 1977 – VII B 135.77 –; BVerwG, Urteil vom 23. Juni 1993 – 11 C 32/92 – und Urteil vom 9. April 2014 – 3 C 5/13 –), war das Wegfahrgebot auch sofort vollziehbar. Die Ordnungsbehörde war demnach grundsätzlich berechtigt, den objektiv gegebenen Verstoß gegen das Wegfahrgebot durch Einleitung eines Abschleppvorgangs zu beenden.

Einer vorherigen Androhung der Ersatzvornahme nach § 66 Abs. 1 Satz 1 LVwVG bedurfte es nicht. Denn von der Androhung kann gemäß § 66 Abs. 1 Satz 2 Alt. 2 LVwVG abgesehen werden, wenn die Umstände sie nicht zulassen, insbesondere wenn die sofortige Anwendung des Zwangsmittels zur Abwendung einer Gefahr notwendig ist. Diese Voraussetzung liegt insbesondere vor, wenn der Zweck der Maßnahme im Falle einer Androhung nicht erreicht werden könnte. Dies bedeutet im Ergebnis, dass regelmäßig eine gegenwärtige Gefahr vorliegen muss. Diese bezeichnet insbesondere die bereits eingetretene und fortwirkende Störung der öffentlichen

Sicherheit oder Ordnung. Der Verstoß gegen das mit der Aufstellung des Verkehrszeichens 283 bestimmte Wegfahrgebot und damit gegen eine straßenverkehrsrechtliche Vorschrift stellt eine Störung der öffentlichen Sicherheit dar. Zur Beseitigung dieser schon eingetretenen Gefahr ist die sofortige Anwendung des Zwangsmittels Ersatzvornahme notwendig, wenn auf andere Weise die eingetretene Störung nicht zeitnah zu beheben ist. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn keine für das abgestellte Fahrzeug verantwortliche Person vor Ort angetroffen wird.

Ausnahmen dazu ergeben sich nur, wenn aufgrund konkreter Umstände davon ausgegangen werden kann, dass der Fahrer ohne Schwierigkeiten und ohne Verzögerung festgestellt und zum umgehenden Entfernen des verbotswidrig abgestellten Fahrzeugs veranlasst werden kann. Nur bei Vorliegen eines derartigen Ausnahmefalles kann das sofortige Abschleppen eines verbotswidrig in einer absoluten Haltverbotszone parkenden Fahrzeugs gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. April 2014 – 3 C 5/13 –). Beispielsweise wäre es mit dem Gebot der Verhältnismäßigkeit des Einsatzes staatlicher Mittel nicht vereinbar, wenn aufgrund konkreter Umstände davon auszugehen ist, dass der Fahrer unverzüglich zurückkehrt und sein Fahrzeug entfernt. Ein solcher Fall lag bei dem Fahrzeug der Klägerin ersichtlich nicht vor (vgl. VG Gießen, Urteil vom 9. Januar 2017 – 4 K 1911/16.GI –, Rn. 31-33, juris; VG Freiburg (Breisgau), Urteil vom 5. April 2017 – 4 K 2347/16 –, Rn. 26; VG Bremen, Urteil vom 26. Januar 2009 – 5 K 2812/08 –, Rn. 17, juris).

b. Die Klägerin ist als Halterin des Pkw, die diesen am 29. Januar 2018 im Bereich des Halteverbots abgestellt hat, sowohl Verhaltens- als auch Zustandsstörerin gemäß §§ 4, 5 Polizei- und Ordnungsbehördengesetz – POG – und als solche auch grundsätzlich kostenpflichtig.

c. Die Kostenforderung ist auch verhältnismäßig.

Aus der Rechtmäßigkeit der Abschleppmaßnahme folgt grundsätzlich die Möglichkeit einer kostenrechtlichen Inpflichtnahme des Verantwortlichen (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 2018 – 3 C 25/16 –, Rn. 20, juris).

Etwas anderes ergibt sich vorliegend auch nicht ausnahmsweise aus dem Umstand, dass das von der Beklagten verwendete Zusatzzeichen rechtswidrig ist.

Hierbei ist entscheidend, dass nicht das Verkehrszeichen selbst, sondern die zugrundeliegende verkehrspolizeiliche Anordnung vom 29. Januar 2018 den Geltungsbereich des Halteverbots bestimmt. Wird ein – ordnungsgemäßes – Verkehrszeichen von einem Privaten aufgestellt, ohne dass dem eine verkehrspolizeiliche Verfügung zugrunde liegt, handelt es sich bei dem Verkehrszeichen um einen „Schein-Verwaltungsakt oder Nichtakt“, der keine Rechtswirkung entfaltet, weil er unwirksam ist (VG Neustadt/Weinstraße, Urteil vom 10. Oktober 2017 – 5 K 1164/16.NW –, Rn. 18, juris). Bestimmt aber allein die verkehrspolizeiliche Anordnung den

Geltungsbereich des Halteverbots, so wäre der Bürger sogar bei einer Aufstellung nur des Halteverbotszeichens ohne ein Zusatzschild nicht über die Regelung in der verkehrspolizeilichen Anordnung hinaus gebunden. Das Schild würde dann nur in dem angeordneten zeitlichen Rahmen Regelungswirkung entfalten und wäre außerhalb des zeitlichen Geltungsbereichs als „Nichtakt“ zu qualifizieren, der den Bürger nicht bindet. Ein Abschleppen im Wege der Ersatzvornahme wäre innerhalb des festgelegten Geltungsbereichs rechtmäßig, außerhalb jedoch rechtswidrig, weil es an einem wirksamen Verwaltungsakt als Vollstreckungsvoraussetzung fehlen würde. Nichts anderes kann gelten bei einer rechtswidrigen Ausgestaltung des Zusatzzeichens. Das gilt umso mehr aufgrund der Tatsache, dass die hoheitliche Regelung für jeden Verkehrsteilnehmer klar ersichtlich war (s.o.). Zudem ist die Anbringung des Zusatzzeichens für den Bürger günstig, weil für ihn dadurch ersichtlich wird, wann exakt das Halteverbot gilt. Er kann deshalb, obwohl das Halteverbotsschild schon aufgestellt ist, halten und parken, solange der Geltungszeitraum noch nicht begonnen hat. Wäre kein Zusatzschild angebracht, müsste der Verkehrsteilnehmer davon ausgehen, dass er das Halteverbot von Anfang an zu beachten hat, weil er, um den tatsächlichen Geltungsbereich zu erfahren, zunächst die verkehrspolizeiliche Anordnung einsehen müsste, was in der Mehrheit der Fälle ein unrealistisches Szenario sein dürfte.

Weil die Beschilderung vorliegend eindeutig und der Regelungswille der Beklagten erkennbar war (s.o.), wäre es auch für die Klägerin möglich gewesen, trotz der rechtswidrigen Ausgestaltung des Zusatzzeichens zu erkennen, was von ihr verlangt wird. Die Abschleppmaßnahme innerhalb des in der verkehrspolizeilichen Anordnung vom 29. Januar 2018 festgelegten Geltungsbereichs war daher auch verhältnismäßig.

d. Zweifel bestehen indessen an der Rechtmäßigkeit der Höhe der geltend gemachten Forderung.

Soweit der Erstattungsanspruch für eine durch Dritte durchgeführte Ersatzvornahme einen nicht näher qualifizierten „Rechnungsbetrag des Dritten“ umfasst, erschöpfen sich die Anforderungen an dessen Rechtmäßigkeit nicht in einer lediglich kassentechnischen Prüfung, dass der Behörde Aufwendungen in dieser Höhe entstanden sind.

Grundsätzlich kann die Vollstreckungsbehörde zwar die Erstattung der durch die Ersatzvornahme tatsächlich entstandenen Kosten in voller Höhe verlangen. Das gilt aber nicht, wenn grobe Fehler der Kalkulation oder Abweichungen von den in der Grundverfügung beschriebenen Arbeiten erkennbar sind (VG Neustadt (Weinstraße), Urteil vom 5. Dezember 2017 – 5 K 564/17.NW –, Rn. 30, juris m.w.N.).

Als wesentliches Substrat der Vollstreckung ist der Rechnungsbetrag an dem in § 62 Abs. LVwVG niedergelegten Grundsatz zu messen, wonach die Zwangsmittel so anzuwenden sind, dass sie in angemessenem Verhältnis zu ihrem Zweck stehen und den Pflichtigen nicht mehr als unvermeidbar belasten oder beeinträchtigen. Diese Ausprägung des Ver-

hältnismäßigkeitsgrundsatzes in Gestalt eines unmittelbar an die Beklagte adressierten Schonungsgebotes gebietet im Falle der Einschaltung von Dritten eine Umsetzung in denjenigen Vereinbarungen, die die Beklagte mit den Dritten in diesem Zusammenhang schließt. Deshalb unterliegen Inhalt und Ausgestaltung derartiger Verträge der gerichtlichen Kontrolle am Maßstab des § 62 Abs. LVwVG (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 28. März 2000 – 3 Bf 215/98 –, Rn. 35 – 36, juris).

Das beauftragte Abschleppunternehmen stellte für das Umsetzen des Pkw der Klägerin insgesamt 200,00 € in Rechnung, davon 126,05 € für das Umsetzen, 42,02 € „Bereich Limburgerhof Zuschlag“ und 31,93 € Mehrwertsteuer. Diese Kosten gab die Beklagte in voller Höhe an die Klägerin weiter. In der mündlichen Verhandlung erklärte der Beklagtenvertreter, dass das Abschleppunternehmen bei allen 14 Pkw, die umgesetzt wurden, diese Beträge in Rechnung gestellt, die Beklagte die Rechnungen beglichen und die Kosten in voller Höhe von allen 14 Fahrzeughaltern ersetzt verlangt hat. Problematisch ist, dass die berechneten 42,02 € für den „Bereich Limburgerhof Zuschlag“ insgesamt 14 Mal verlangt wurden, obwohl es sich dabei um die Anfahrtkosten des Abschleppunternehmens von Speyer nach Limburgerhof handelt, die tatsächlich nur einmal angefallen sind. Die Pkw wurden auch nicht vom „Park and ride“-Parkplatz an einen anderen Ort verbracht, sondern lediglich auf dem Parkplatz an eine andere Stelle versetzt.

Unproblematisch ist diese Kostenerhebung nur dann, wenn für jedes der verkehrsordnungswidrig abgestellten Kraftfahrzeuge je ein Abschleppwagen eingesetzt wird. Anderer Beurteilung bedarf die der gängigen Praxis der Abschleppunternehmen entsprechende Fallkonstellation, dass eine im Verhältnis zur Zahl der abzuschleppenden Fahrzeuge geringere Zahl von Abschleppwagen an den Einsatzort entsendet wird. Sie lässt eine konkrete Zuordnung der Abschleppwagen zu den einzelnen beiseite zu räumenden Fahrzeugen nicht zu (vgl. hierzu auch Hess. VGH, Urteil vom 24. Oktober 1983, NJW 1984, 1197, 1198), so dass nicht festgestellt werden kann, dass „der Abschleppwagen sich gerade für das Fahrzeug der Klägerin auf den Weg gemacht“ habe. So ist vorliegend für insgesamt 14 zu entfernende Kraftfahrzeuge lediglich ein Abschleppwagen vor Ort erschienen. Das Abschleppunternehmen musste also nur einmal anfahren, wofür Kosten in Höhe von 42,02 € anfallen, rechnete aber insgesamt 588,28 € (42,02 € x 14) Anfahrtkosten ab. Soweit dabei der Klägerin Anfahrtkosten in voller Höhe in Rechnung gestellt worden sind, wird das – auch angesichts zulässiger Pauschalierungen erforderliche – Mindestmaß einer zu entgeltenden Leistung mit der Folge eines Verstoßes gegen das Äquivalenzprinzip unterschritten (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 28. März 2000 – 3 Bf 215/98 –, Rn. 43 f., juris). Die Beklagte kann daher diese überhöhten Kosten nicht in voller Höhe von den Fahrzeughaltern ersetzt verlangen. Sie hätte bereits dem Abschleppunternehmen gegenüber die Zahlung der überhöhten Anfahrtkosten verweigern können. Jedenfalls aber durfte sie von den abgeschleppten Pkw-Haltern jeweils nur deren Anteil an den einmalig angefallenen Anfahrtkosten in Höhe von 42,02 €, mithin je nur 3,01 € ersetzt verlangen.

e. Der Kostenbescheid ist aber jedenfalls rechtswidrig, weil er ermessensfehlerhaft erging, da auf Beklagtenseite ein Ermessensausfall vorliegt.

Die materiell-rechtlichen Maßstäbe, die die Verwaltung bei Ermessensentscheidungen zu beachten hat, bestimmt § 1 LVwVG i.V.m. § 40 VwVfG. Demnach hat die Behörde, wenn sie ermächtigt ist, nach ihrem Ermessen zu handeln, ihr Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. In den meisten Fällen bleibt innerhalb der durch diese Pflichten gezogenen Grenzen ein Ermessensspielraum, in dem es der Behörde überlassen bleibt, zwischen den in gleicher Weise pflichtgemäßen Alternativen nach Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit im konkreten Fall zu entscheiden. Diesen Ermessensspielraum haben die Gerichte zu respektieren, was sich in der nur eingeschränkt möglichen Überprüfung der angestellten Ermessenserwägungen gemäß § 114 Satz 1 VwGO zeigt. Die Ermessensentscheidung wird demnach nicht vollständig und in jeder Hinsicht überprüft, sondern nur auf das Vorliegen von Ermessensfehlern. Ermessensfehler werden überwiegend in drei Kategorien eingeteilt: den Ermessensausfall, den Ermessensfehlergebrauch und die Ermessensüberschreitung. Von Ermessensausfall wird gesprochen, wenn die Verwaltung ihr Ermessen nicht ausgeübt, Ermessenserwägungen also gar nicht angestellt hat. Der Ermessensausfall wird zwar im Wortlaut des § 114 Satz 1 VwGO nicht ausdrücklich angesprochen. Eine pflichtgemäße Ermessensausübung setzt aber schon gedanklich voraus, dass das Ermessen überhaupt ausgeübt wird. Der Ermessensausfall kann insbesondere darauf beruhen, dass die Behörde den ihr eingeräumten Ermessensspielraum gar nicht erkannt hat. Dafür kann wiederum eine Vielfalt von Fehlerquellen in Betracht kommen. Wenn die Behörde nicht erkannt hat, dass eine als „Mussvorschrift“ formulierte Ermächtigung verfassungskonform als Ermessensermächtigung ausgelegt werden muss, wenn sie eine als „Kannvorschrift“ formulierte Ermessensermächtigung zu Unrecht als „Mussvorschrift“ interpretiert, wenn sie bei einer Sollvorschrift übersehen hat, dass ein atypischer Fall vorliegt, oder wenn sie irrtümlich davon ausgeht, ihr Ermessen sei im konkreten Fall auf null reduziert, stets ist die Folge, dass die Behörde sich gebunden glaubt und deshalb gar nicht erst in die gebotenen Ermessenserwägungen eintritt (BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1962 – III C 75.59 –, Rn. 14, juris; BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 1983 – 3 C 27/82 –, Rn. 63, juris; Aschke, in: BeckOK VwVfG, 42. Edition, Stand 01. Januar 2019, § 40 Rn. 80). Kommt es zu einem Ermessensausfall bei der Ausgangsbehörde, die einen Bescheid erlässt, so hat diese zunächst im Widerspruchsverfahren die Möglichkeit, dem Widerspruch abzuwehren oder ihre Entscheidung auf neue Ermessenserwägungen zu stützen. Der Widerspruchsbehörde obliegt im weiteren Verfahren nach § 68 Abs. 1 S. 1 VwGO die Prüfung der Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des Verwaltungsaktes. Dabei hat die Widerspruchsbehörde grundsätzlich die gleiche Entscheidungskompetenz wie die Behörde, die den Ausgangsbescheid erlassen hat. Ausgangsverfahren und Widerspruchsverfahren bilden eine Einheit. Die Widerspruchsbehörde ist deshalb grundsätzlich befugt,

den von der Ausgangsbehörde erlassenen Verwaltungsakt mit anderen tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen zu begründen. Sie kann insbesondere die Ermessenserwägungen der Ausgangsbehörde durch eigene Ermessenserwägungen ersetzen, abändern oder ergänzen (BVerwG, Urteil vom 21. Oktober 1980 – I C 19/78 –, Rn. 19 ff., juris). Für die gerichtliche Entscheidung sind dann die Ermessenserwägungen der Widerspruchsbehörde maßgeblich (BVerwG, Urteil vom 17. Mai 1983 – I C 163/80 –, Rn. 28, juris). Ermessensfehler der Ausgangsbehörde werden durch ermessensfehlerfreie Erwägungen der Widerspruchsbehörde geheilt. Umgekehrt wird allerdings auch ein auf fehlerfreien Ermessenserwägungen beruhender Ausgangsbescheid durch fehlerhafte Ermessenserwägungen der Widerspruchsbehörde rechtswidrig (Aschke, in: BeckOK VwVfG, 42. Edition, Stand 1. Januar 2019, § 40 Rn. 99). Auch im gerichtlichen Verfahren kann die Verwaltungsbehörde unter Umständen noch Ermessenserwägungen nachschieben. Gemäß § 114 Satz 2 VwGO kann die Verwaltungsbehörde ihre Ermessenserwägungen hinsichtlich des Verwaltungsaktes auch noch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzen. Allerdings schafft die Norm lediglich die prozessualen Voraussetzungen dafür, dass die Behörde defizitäre Ermessenserwägungen im gerichtlichen Verfahren ergänzen kann, nicht hingegen dafür, dass sie ihr Ermessen nachträglich erstmals ausübt (BVerwG, Urteil vom 5. September 2006 – I C 20/05 –, Rn. 22, juris).

Die Beklagte hat weder im Kostenbescheid noch im Widerspruchs- oder im gerichtlichen Verfahren zu den oben ausgeführten Rechtsproblemen Ermessenserwägungen angestellt, obwohl sie die Besonderheit des Falles hätte erkennen kön-

nen und müssen. Das völlige Ausbleiben von Ermessenserwägungen führt hier zur Rechtswidrigkeit des Kostenbescheids. Die soeben gemachten Ausführungen zur Nichtigkeit bzw. Rechtswidrigkeit des Zusatzschildes und die Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Kostenbescheides sind ganz entscheidend und der Umfang der Ausführungen zeigt, dass die Rechtslage nicht einfach ist. Der Erlass des Kostenbescheides war im vorliegenden Fall nicht so selbstverständlich möglich wie im Regelfall einer rechtmäßigen Ersatzvornahme, bei der auch das Bundesverwaltungsgericht davon ausgeht, dass aus der Rechtmäßigkeit der Abschleppmaßnahme grundsätzlich die Möglichkeit einer kostenrechtlichen Inpflichtnahme des Verantwortlichen folgt (BVerwG, Urteil vom 24. Mai 2018 – 3 C 25/16 –, Rn. 20, juris). Die Beklagte hätte daher schon beim Erlass des Bescheids, spätestens aber im Widerspruchsverfahren diesbezüglich Ermessenserwägungen anstellen müssen.

II. Da der Kostenbescheid aufgehoben ist, entfällt der Rechtsgrund für die Beklagte, die von der Klägerin gezahlten 255,60 € behalten zu dürfen, sodass sie zurückzuzahlen sind.

Die Klägerin hat einen Anspruch auf Prozesszinsen seit Rechtshängigkeit der Klage am 14. Juni 2018 aus § 291 Bürgerliches Gesetzbuch – BGB – analog i.V.m. § 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils ergibt sich aus § 167 Abs. 1 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11 Zivilprozessordnung – ZPO –.

Leasingnehmer, fiktive Abrechnung der Kfz-Herstellungskosten

BGB §§ 249 Abs. 2 Satz 1, 823 Abs. 1, 903

Der Leasingnehmer, der die Pflicht zur Instandsetzung des Leasingfahrzeuges gegenüber dem Leasinggeber und Eigentümer für jeden Schadensfall übernommen und im konkreten Schadensfall nicht erfüllt hat, kann nicht ohne Zustimmung (§ 182 BGB) des Eigentümers gem. § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB vom Schädiger statt der Herstellung die fiktiven Herstellungskosten verlangen. (amtl. Leitsatz)

BGH, Urt. v. 29.01.2019 – VI ZR 481/17 (LG Leipzig) (r+s 2019, 228)

Kfz-Schaden im öffentlichen Verkehrsraum durch Astabbruch

GG Art. 34; BGB §§ 839 Abs. 1, 249 Abs. 2 Satz 1; BbgStrG §§ 9, 10

1. Grundsätzlich genügt eine Stadt hinsichtlich des Baumbestandes im öffentlichen Verkehrsraum ihrer Verkehrssicherungspflicht, wenn die Bäume jedes Jahr zweimal – jeweils im belaubten und im unbelaubten Zustand – einer Sichtkontrolle vom Boden aus unterzogen werden; bei der Kontrolle bietet die Baumkontrollrichtlinie eine Orientierungshilfe.
2. Wenn aber Umstände vorliegen, die auf eine besondere Gefährdung hinweisen (z.B. ein vom Boden aus erkennbarer Pilzbefall oder sonstige Schäden), sind eingehendere Untersuchungsmaßnahmen erforderlich.

OLG Brandenburg, Urt. v. 15.01.2019 – 2 U 49/17 (r+s 2019, 169)

GTC-GS 11 als standardisiertes Messverfahren

OWiG § 46 Abs. 1, § 80a Abs. 3, MessEV § 11, StPO § 333, § 465

Erfolgt die Konformitätserklärung nach § 11 MessEV zeitlich vor der durchzuführenden Konformitätsbewertung, hat dies keine Auswirkungen auf die Annahme eines standardisierten Messverfahrens. (amtl. Leitsatz)

OLG Celle, Beschl. v. 06.05.2019 – 1 Ss (Owi) 6/19 (WKRS 2019, 16924)

Radfahrerunfall beim Ausweichen eines Kfz

StVG § 7

Weicht ein Radfahrer wegen eines entgegenkommenden Pkw von dem befestigten Radweg auf den unbefestigten Seitenstreifen aus und stürzt er beim Wiederauffahren auf den Radweg, ist der Unfall der Betriebsgefahr des Pkw zuzurechnen. (amtl. Leitsatz)

OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 19.03.2019 – 16 U 57/18 (LSK 2019, 5919)

Verbotswidrige Nutzung eines elektronischen Gerätes

StVO § 23 Abs. 1a, OWiG § 71 Abs. 1, § 79 Abs. 3 S. 1, § 80 Abs. 1 Nr. 1

Das bloße Halten eines elektronischen Geräts während des Führens eines Fahrzeugs erfüllt noch nicht den Tatbestand des § 23 Abs. 1a StVO. Es bedarf vielmehr zur Erfüllung dieses Tatbestands einer Benutzung dieses Geräts. (amtl. Leitsatz)

OLG Hamm, Beschl. v. 28.02.2019 – 4 RBs 30/19 (WKRS 2019, 14937)

Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug ohne Rückstrahler

StVO § 17 Abs. 4, § 23 Abs. 1; StVZO § 53 Abs. 4

1. Gem. § 17 Abs. 4 StVO muss der Fahrzeugführer die Erkennbarkeit des Fahrzeugs in einer Entfernung sicherstellen, die es einem anderen Verkehrsteilnehmer ermöglicht, bei verkehrsgemäßigem Verhalten den Zusammenstoß zu vermeiden. Vorkehrungen für eine Erkennbarkeit des Fahrzeugs auch bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder bei einem Verstoß gegen das Gebot „Fahren auf Sicht“ muss der Fahrzeugführer nicht treffen.
2. Ist das Fehlen lichttechnischer Einrichtungen gemäß § 53 StVZO (Schlussleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler) für die eingeschränkte Erkennbarkeit des Fahrzeugs kausal geworden, ist in die Abwägung der Verursachungsbeiträge ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1 S. 4 StVO einzustellen. (amtl. Leitsätze)

OLG Hamm, Urt. v. 15.01.2019 – 7 U 38/18 (r+s 2019, 221)

Vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr

StGB § 316 Abs. 1

1. Auch bei deutlich die Grenze absoluter Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille) übersteigenden BAK-Werten kann ohne Hinzutreten weiterer Umstände nicht allein hieraus auf ein vorsätzliches Handeln geschlossen werden.
2. Aus einer vorangehenden einschlägigen Bestrafung und der damit verbundenen Warnwirkung kann je nach den Umständen des Einzelfalles auf ein vorsätzliches Handeln des Täters bei der neuen Trunkenheitsfahrt geschlossen werden. Dies gilt jedoch nur dann, wenn der der früheren Verurteilung zugrundeliegende Sachverhalt in einem Mindestmaß mit dem aktuell zu beurteilenden vergleichbar ist. (red. Leitsätze)

OLG Karlsruhe, Beschl. v. 23.04.2019 – 2 Rv 4 Ss 105/19 (BeckRS 2019, 6977)

Ordnungswidrige Nutzung eines Laptops am Steuer

StVO § 23 Abs. 1a Nr. 1 u. Nr. 2, OWiG § 79, § 80

1. Das Aufnehmen eines Laptops durch den Betroffenen auf seinen Schoß zu einem Zeitpunkt, zu dem nicht ausschließbar der Motor des Fahrzeuges an der Lichtzeichenanlage manuell ausgeschaltet ist, begründet kein (fortgesetztes) Aufnehmen des Geräts gemäß § 23 Abs. 1a Nr. 1 StVO im Zeitpunkt des Losfahrens, wenn der Betroffene den Laptop beim Anfahren nicht in den Händen hält, sondern sich dieser auf seinem Schoß eingeklemmt zwischen Oberschenkel und Lenkrad befindet.
2. Beim Anfahren an einer Lichtzeichenanlage unter weiterem „Tippen“ auf der Tastatur des Laptops scheidet eine noch erträgliche kurze Blickabwendung nach Maßgabe des § 23 Abs. 1a Nr. 2 StVO schon ihrer Natur nach aus; die festgestellte Benutzung erfordert jedenfalls mehr als einen nur kurzen Blickkontakt. (amtl. Leitsätze)

OLG Köln, Beschl. v. 14.02.2019 – 1 RBs 45/19 (ZAP EN-Nr. 235/2019)

Einfahren in Vorfahrtsstraße durch Lücke in Kolonne – „Lückenrechtsprechung“

StVO § 5 Abs. 3, § 41 Abs. 1, Zeichen 295

1. Das Vorfahrtsrecht erstreckt sich über die gesamte Fahrbahnbreite und entfällt auch nicht durch ein verkehrswidriges Überholen des Vorfahrtberechtigten.
2. Eine ununterbrochene Linie – Zeichen 295 – dient als Fahrstreifenbegrenzung, um also den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn zu begrenzen, und schützt damit in erster Linie den Gegenverkehr.
3. Bei einer ununterbrochenen Mittellinie kann auch ein (auf die Gegenfahrbahn) einbiegender Kraftfahrer darauf vertrauen, dass nicht unter Inanspruchnahme einer für den Gegenverkehr bestimmten Fahrspur überholt wird.

OLG München, Urt. v. 15.03.2019 – 10 U 2655/18 (r+s 2019, 285)

Ablenkung bei Tempo 200 als grobe Fahrlässigkeit

BGB § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, § 823 Abs. 1, VVG § 81 Abs. 2

1. Wer ein Kraftfahrzeug mit einem weit über der Richtgeschwindigkeit liegenden Tempo fährt – hier 200 km/h –, muss in besonderem Maße seine volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen richten.
2. Schon die kurzzeitige Ablenkung durch Bedienung des sog. Infotainmentsystems (Navigationssystem) kann bei derartigen Geschwindigkeiten den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit begründen, mit der Folge eines zumindest teilweisen Verlustes der Haftungsfreistellung in den einer Kaskoversicherung nachgebildeten Bedingungen eines Mietvertrags.
3. Das Vorhandensein eines sog. Spurhalteassistenten reduziert den in einem entsprechenden Verhalten liegenden Schuldvorwurf zumindest bei derartig hohen Geschwindigkeiten nicht. (amtl. Leitsätze)

OLG Nürnberg, Urt. v. 02.05.2019 – 13 U 1296/17 (BeckRS 2019, 8483)

Nutzen und Halten eines elektronischen Geräts

StVO § 23 Abs. 1a

Ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO n.F. setzt voraus, dass der Fahrzeugführer eines der dort genannten elektronischen Geräte benutzt und es hierfür aufnimmt oder hält.

OLG Stuttgart, Beschl. v. 03.01.2019 – 2 Rb 24 Ss 1269/18 (zfs 2019, 170)

Skandal-Diesel darf nach abgelehntem Software-Update stillgelegt werden

BImSchG § 38 Abs. 1 S. 2, VwGO § 80 Abs. 5, § 146 Abs. 4 S. 6, FZV § 3 Abs. 1 S. 2, § 5 Abs. 1

1. Hat es der Halter eines Kraftfahrzeugs unterlassen, zur Entfernung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Fahrzeugen mit Dieselmotoren ein Software-Update vornehmen zu lassen, ist eine Betriebsuntersagung gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV – gerechtfertigt, unabhängig davon, ob das betroffene Fahrzeug tatsächlich erhöhte Abgaswerte erreicht und wo das Fahrzeug betrieben wird bzw. ob dort erhöhte Schadstoffbelastungen der Luft bestehen. Aufgrund des gefahrenabwehrrechtlichen Charakters der Maßnahme kommt es im Ergebnis nur auf die Summe der durch die Fahrzeuge mit erhöhten Abgaswerten verursachten Luftverunreinigungen an. Die an das einzelne Fahrzeug zu stellenden normativen Anforderungen sind emissions- und nicht immissionsbezogen und zielen auf die Minderung der Gesamtemissionen ab (Anschluss an OVG NRW, Beschlüsse vom 17. August 2018 – 8 B 865/18 und 8 B 548/18 –, juris).
2. Anderweitige örtliche Einschränkungen der Betriebsuntersagung – etwa Verkehrsverbote oder -beschränkungen für sog. Umweltzonen – stellen kein geeignetes Mittel zur Herstellung vorschriftsgemäßer Zustände i.S.v. § 5 Abs. 1 FZV dar. (amtl. Leitsätze)

VGH Kassel, Beschl. v. 20.03.2019 – 2 B 261/19 (BeckRS 2019, 4233)

Fahrtenbuchanordnung

OWiG § 46 Abs. 2, StPO § 160, § 161a, StVG § 26 Abs. 3, StVZO § 31a Abs. 1 S. 1

Im Verwaltungsverfahren zum Erlass einer Fahrtenbuchanordnung darf in der Regel auch dann von einer nicht hinreichenden Mitwirkung des Fahrzeughalters an der Aufklärung einer Verkehrsordnungswidrigkeit ausgegangen werden, wenn dieser im Bußgeldverfahren einen Anhörungsbogen nicht zurückgesandt hatte, der ihn als etwaigen Zeugen darüber belehrte, er sei zwar bei einer Vernehmung grundsätzlich zeugnispflichtig, nicht aber verpflichtet, der Bitte zu folgen, den verantwortlichen Fahrzeugführer auf dem Anhörungsbogen mitzuteilen. (amtl. Leitsatz)

OVG Lüneburg, Beschl. v. 14.01.2019 – 12 ME 170/18 (BeckRS 2019, 267)

Aus: „In dubio torrero“ von Wilfried Ahrens

Aus einem Polizeireport:

UFO-Meldung über Lage- und Führungszentrum. Mehrere glaubhafte Hinweise aus der Bevölkerung: 70 – 80 beleuchtete unbekannte fliegende Objekte im Bereich Rosdorf Richtung Mengershausen.

Es konnte trotz intensiver Nachsuche kein Erstkontakt aufgenommen werden. Keine erneuten Sichtungen, keine erneuter Anruf.

Gar mit dem Tode sollte dieser Mann seine Partnerin bedroht haben, und zwar unter Anspielung auf gut geschliffene Messer. Allerdings hatte ihn wohl schlicht nur die Eifersucht übermannt.

Die Polizei:

Die Bedrohung soll am Tag der Trennung im Wohnhaus des Beschuldigten (also in Frankreich) stattgefunden haben, als die Geschädigte ihre Sachen packte und noch ihre persönlichen Papiere und Gegenstände, unter anderem mehrere scharfe Männer, aus der Küche holte.

Ob nun Messer oder Männer, hier die klare Aussage einer Frau:

Ich habe erst kürzlich meinen Mann umlegen lassen.

Aber keine Angst. Der war schon tot. Er wurde lediglich umgebettet.

Juristische Stilblüten

Aus: „In dubio torrero“ von Wilfried Ahrens

Wer als Angeklagter das Gericht versetzt und ohne Entschuldigung seiner Hauptversammlung fernbleibt, muss damit rechnen, dass man ihn zum nächsten Termin per Haftbefehl einfängt.

Dieses Gericht erläuterte das im Haftbefehl anschaulich so:

Es besteht der Haftgrund des § 230 Abs. 2 Strafprozessordnung.

*Der Angeklagte macht Verdruss,
weil er nicht kommt, doch kommen muss.
Und weil er heut ist nicht gekommen,
wird in U-Haft er genommen.
Zu diesem Zwecke nehmen wir ein Stück Papier,
rot, DIN A4
und sperren ihn dann sofort ein
ins Staatshotel zu Preungesheim.*

Es ist gerade nach Schlägereien immer erfreulich, wenn eine Aussage Hand und Fuß hat.

Der Beschuldigte schlug und trat das Opfer mit der Faust.

Wie versicherte doch jemand:

Das habe ich mit beiden Augen genau gehört.