

Inhalt

Zu aktuellen Themen

Das „Diesel-Urteil“ des BGH vom 25.05.2020, VI ZR 252/19	01
Die 54. StVO-Novelle	03

Pressemeldungen der Gerichte

OLG Köln: Verbotenes Kraftfahrzeugrennen – Flucht vor einer Zivilstreife kann unter „Raserparagraf“ fallen	05
--	----

Rechtsprechung

LG Regensburg: Rückabwicklungsansprüche aus dem Kaufvertrag über ein Fahrzeug mit Dieselmotor	06
OLG Köln: Notwendiger Vortrag zum Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei anderem Motor als vom Typ EA 189	11
AG Villingen-Schwenningen: Fahrzeugrennen: Verfassungsmäßigkeit des Alleinrennens	11
LG Dortmund: Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahrt mit dem E-Scooter im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit	12
AG Dortmund: Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter: keine Entziehung der Fahrerlaubnis, aber Fahrverbot	13

Verkehrsrecht in Kürze

VG Würzburg: Fahreignung trotz gelegentlichem Cannabis-Konsums	14
OVG Münster: Keine Entziehung trotz zweimaligem Cannabis-Konsums	14
OLG Koblenz: OWiG, Bußgeldzumessung, Erhöhung der Geldbuße wegen Vorahndung	14
LG Magdeburg: Pflichtverteidigerbeordnung im Bußgeldverfahren bei notwendigen Sachverständigen-gutachten	14
AG München: Zum Ansatz der Mittelgebühr bei straßenverkehrsrechtlichen Bußgeldverfahren	14
LG Wuppertal: Auslegung der Benzinklausel in der Privathaftpflichtversicherung	14
LG Itzehoe: Verspätung einer Deckungsablehnung	14
LG Bielefeld: 365 Tage Nutzungsausfall zugesprochen	15
AG Dortmund: Grad der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	15
OVG Berlin-Brandenburg: Das Verkehrsschild „Tempo-10-Zone“ ist kein zulässiges Verkehrszeichen	15
OLG Düsseldorf: Kollision von linksabbiegender mit überholendem Fahrzeug I	15
OLG Brandenburg: Kollision von linksabbiegender mit überholendem Fahrzeug II	16
OLG Koblenz: Alleinhaltung eines Linksausscherers bei Unfall mit überholendem Motorrad sowie keine fiktive Abrechnung bei unrepariertem Weiterverkauf	16
LG Nürnberg-Fürth: Bedeutender Fremdschaden i. S. d. § 69 Abs. 2 Nr. 3 bei 2.500,00 € netto	16

Das „Diesel-Urteil“ des BGH vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19

Seit Jahren hält der „Dieselskandal“ die deutsche Justiz in Atem – divergierende Entscheidungen der Landes- und Oberlandesgerichte trugen ebenso wenig zu Rechtssicherheit bei wie die durch eine Rahmenvereinbarung und Klagerücknahme durch die Verbraucherzentrale Bundesverband beendete Musterfeststellungsklage.

Bei der Entscheidung des BGH handelt es sich um die erste höchstrichterliche Entscheidung zu dieser Thematik.

Der zugrunde liegende Sachverhalt besteht darin, dass bei Fahrzeugen mit einem Dieselmotor des Typs EA189 vom Fahrzeughersteller eine Software benutzt wurde, die erkennt, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) unterzogen wird. Ist dies der Fall, so schaltet die Software in den Abgasrückführungsmodus 1, in dem mehr Stickoxide in den Motor zurückgeführt und erneut am Verbrennungsvorgang beteiligt werden, so dass der Ausstoß der Stickoxide geringer ist. Befindet sich das Fahrzeug nicht auf einem Prüfstand, schaltet das System in den Abgasrückführungsmodus 0 – mit geringerer Abgasrückführung und höherem Stickoxid-Ausstoß. Für die Erteilung der Typengenehmigung der Emissionsklasse 5 war der Stickoxidausstoß auf dem Prüfstand maßgeblich. Die Käufer dieser Fahrzeuge durften aufgrund der EG-Übereinstimmungsbescheinigung davon ausgehen, dass ihr Fahrzeug mit dem genehmigten Typ übereinstimme und alle europäischen und nationalen Vorschriften erfülle.

Die Frage, ob Käufer Ansprüche gegen den Fahrzeughersteller haben, wurde unterschiedlich beurteilt – hier kam

es darauf an, wo die Käufer klagten – manche Gerichte haben Ansprüche zugesprochen, andere nicht. Im konkret vom BGH verhandelten Fall hatte das Landgericht Bad Kreuznach die Klage abgewiesen, wogegen der Kläger mit der Berufung seine erstinstanzlichen Anträge weiterverfolgte. Das Oberlandesgericht Koblenz gab dem Kläger mit seinem Urteil bereits weitgehend recht. Hiergegen richtete sich der Fahrzeughersteller mit der Revision; auch der Kläger ging gegen das Urteil vor, soweit seine Klage teilabgewiesen wurde.

Klartext im „Dieselskandal“

Der BGH sieht in dem Verhalten des Fahrzeugherstellers eine vorsätzliche sittenwidrige Täuschung.

Der Fahrzeughersteller habe

„auf der Grundlage einer für ihren Konzern getroffenen grundlegenden strategischen Entscheidung bei der Motorenentwicklung im eigenen Kosten- und damit auch Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung des KBA systematisch, langjährig und in Bezug auf den Dieselmotor der Baureihe EA189 in siebenstelligen Stückzahlen in Deutschland Fahrzeuge in Verkehr gebracht, deren Motorsteuerungssoftware bewusst und gewollt so programmiert war, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte mittels einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nur auf dem Prüfstand eingehalten wurden. Damit ging einerseits eine erhöhte Belastung der Umwelt mit Stickoxiden und andererseits – wie noch im Einzelnen auszuführen sein wird – die Gefahr einher, dass bei einer Aufdeckung dieses Sachverhalts eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge erfolgen könnte. Ein solches Verhalten ist im

Verhältnis zu einer Person, die eines der bemakelten Fahrzeuge in Unkenntnis der illegalen Abschaltvorrichtung erwirbt, besonders verwerflich und mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren. Das gilt auch, wenn es sich um den Erwerb eines Gebrauchtfahrzeugs handelt. Die Sittenwidrigkeit ergibt sich aus einer Gesamtschau des festgestellten Verhaltens der Beklagten unter Berücksichtigung des verfolgten Ziels, der eingesetzten Mittel, der zutage getretenen Gesinnung und der eingetretenen Folgen“.

Der Fahrzeughersteller müsse sich das Verhalten des vormaligen Leiters der Entwicklungsabteilung und der für die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Fahrzeugherstellers verantwortlichen vormaligen Vorstände nach § 31 BGB zu rechnen lassen. Hinsichtlich der Kenntnis des Vorstands von der unzulässigen Abschaltvorrichtung nimmt der BGH eine sekundäre Darlegungslast des Fahrzeugherstellers an. Nach den allgemeinen Grundsätzen treffe den Kläger die volle Darlegungs- und Beweislast bezüglich anspruchsbegründender Tatsachen. Wenn die darlegungsbelastete Partei allerdings keine nähere Kenntnis der maßgeblichen Umstände und auch keine Möglichkeit zur weiteren Sachaufklärung habe, während der Bestreitende alle wesentlichen Tatsachen kenne und es ihm unschwer möglich und zumutbar sei, nähere Angaben zu machen, so treffe diesen Prozessgegner die sekundäre Darlegungslast. Dieser sekundären Darlegungslast habe der Fahrzeughersteller nicht genügt.

Durch dieses sittenwidrige Verhalten des Fahrzeugherstellers sei dem Kläger ein Schaden entstanden. Ein Schaden sei nicht bereits ausgeschlossen, weil die Differenzhypothese nicht zu einem rechnerischen Schaden führe. Im Falle einer vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung diene der Schadensersatzanspruch nicht nur dem Ausgleich jeder nachteiligen Einwirkung durch das sittenwidrige Verhalten auf die objektive Vermögenslage des Geschädigten. Der Geschädigte müsse sich vielmehr auch von einer auf dem sittenwidrigen Verhalten beruhenden Belastung mit einer „ungewollten“ Verpflichtung wieder befreien können.

Es sei nicht zu beanstanden, dass sich das Berufungsgericht auf der Grundlage seiner rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen von dem (auch) auf die Käufer bezogenen Schädigungsvorsatz des vormaligen Leiters der Entwicklungsabteilung und der für die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Fahrzeugherstellers verantwortlichen vormaligen Vorstände überzeugt gezeigt hat. Da diese nach den Feststellungen die grundlegende und mit der bewussten Täuschung des KBA verbundene strategische Entscheidung in Bezug auf die Entwicklung und Verwendung der unzulässigen Software jedenfalls kannten und jahrelang umsetzten, sei schon nach der Lebenserfahrung davon auszugehen, dass ihnen als für die zentrale Aufgabe der Entwicklung und des Inverkehrbringens der Fahrzeuge zuständigem Organ oder verfassungsmäßigem Vertreter bewusst war, dass in Kenntnis des Risikos einer Betriebsbeschränkung oder -untersagung der betroffenen Fahrzeuge niemand, ohne einen erheblichen, dies berücksichtigenden Abschlag vom Kaufpreis ein damit

belastetes Fahrzeug erwerben werde. Hieraus könne auf den Schädigungsvorsatz geschlossen werden.

Im Ergebnis zog der BGH nun klar, dass eine vorsätzliche sittenwidrige Täuschung des KBA vorliegt und dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche zustehen.

Anrechnung der Nutzung

Zur Frage der Anrechnung der bisherigen Nutzung der betroffenen Fahrzeuge urteilten die Gerichte bislang unterschiedlich. Der Großteil der Gerichte hat die Nutzung angerechnet, allerdings unter Zugrundelegung verschiedener Berechnungen; bereits die zu erwartende Gesamtleistung, die bei der Berechnung berücksichtigt werden muss, wurde verschieden bewertet. Manche Gerichte nahmen keine Anrechnung vor (u. a. Landgericht Potsdam, Urteil vom 12.04.2019, 6 O 38/18).

Hierzu entschied der BGH, dass sich der Kläger im Wege des Vorteilsausgleichs die von ihm gezogenen Nutzungen anrechnen lassen muss. Aus den von der Rechtsprechung im Bereich des Schadensersatzrechts entwickelten Grundsätzen der Vorteilsausgleichung sind dem Geschädigten in gewissem Umfang diejenigen Vorteile zuzurechnen, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Damit soll ein gerechter Ausgleich zwischen den bei einem Schadensfall widerstreitenden Interessen herbeigeführt werden. Nach der ständigen Rechtsprechung darf einerseits der Geschädigte im Hinblick auf das Schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Auf der anderen Seite sind nur diejenigen Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, welche mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmen, also dem Geschädigten zumutbar sind und den Schädiger nicht unangemessen entlasten. Diese Grundsätze gelten auch für einen Anspruch aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB.

Die vom Kläger gezogenen Vorteile hat das Berufungsgericht gemäß § 287 ZPO geschätzt. Hierfür hat es den vom Kläger gezahlten Bruttokaufpreis durch die voraussichtliche Restleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und diesen Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert. Dies ist laut BGH revisionsrechtlich zwar nicht zu beanstanden, allerdings hat der BGH damit keinen konkreten Berechnungsmodus vorgegeben.

Folgen für die Verbraucher

Der BGH hat mit seinem Urteil wesentliche Rechtssicherheit für die Verbraucher geschaffen, da die Gerichte der unteren Instanzen sich an der höchstrichterlichen Rechtsprechung orientieren.

Das Urteil wird aber nicht nur Einfluss auf die anhängigen Verfahren gegen diesen Fahrzeughersteller haben. So enthält das Urteil auch den Hinweis auf die Verwendung der Ab-

schalteinrichtung in verschiedenen Fahrzeugmodellen mehrerer Tochterunternehmen dieses Fahrzeugherstellers.

„Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht – wie noch auszuführen sein wird – ferner festgestellt, dass die Abschalt einrichtung auf der Grundlage einer strategischen unternehmerischen Entscheidung über Jahre hinweg nicht nur im Unternehmen der Beklagten selbst, sondern auch bei mehreren Tochterunternehmen in verschiedenen Fahrzeugmodellen durch aktive, im Hinblick auf dieses Ergebnis gewollte präzise Programmierung der Motorsteuerungssoftware zur Beeinflussung der Abgasrückführung in die Motorsteuerung eingebaut worden ist.“

Auch Verfahren gegen andere Fahrzeughersteller mit illegalen Abschalt einrichtungen in Dieselfahrzeugen werden davon betroffen sein.

Derzeit umstritten: Verjährung

Diese Entscheidung hat keine Auswirkung für Eigentümer der Fahrzeuge, die mit dem „Skandalmotor“ EA189 ausgestattet sind und bislang keine Ansprüche geltend gemacht haben. Deren Ansprüche sind spätestens mit Ablauf des Jahres 2019 verjährt (VW selbst geht aufgrund der eigenen im Jahr 2015 veröffentlichten Pressemitteilung sogar von einem Verjährungsbeginn im Jahr 2015 und einem Verjährungseintritt mit Ablauf des Jahres 2018 aus).

Erste gerichtliche Entscheidungen (bspw. LG Regensburg, Urteil vom 06.02.2020, 73 O 1181/19) gehen von einer Betroffenheit des Nachfolgemotors EA288 aus. Hier könnte die Verjährungsfrage anders zu beurteilen sein, zumal VW bislang bestreitet, dass es sich bei der im Motor verbauten Zykluserkennung um eine unzulässige Abschalt einrichtung handele. Allerdings ist hier die Frage der Feststellung, ob das konkrete Fahrzeug betroffen ist, dadurch erschwert, dass die Motorenmodelle in einigen Baujahren parallel verbaut worden sind, so dass das Baujahr keinen Aufschluss über das Motorenmodell gibt, und dadurch, dass es von dem Motor EA288 verschiedene Varianten gibt, wobei nicht feststeht, ob alle Varianten betroffen sind. Letztendlich wird nur ein Sachverständiger diese Frage beurteilen können.

Zuletzt bleibt, darauf hinzuweisen, dass die Ansprüche derjenigen, die an der Musterfeststellungsklage des Verbraucherzentrale Bundesverbands teilgenommen haben und sich nicht vergleichsweise einigen möchten – oder bei denen der Fahrzeughersteller die vergleichsweise Einigung ablehnt –, nach dessen Klagerücknahme am 30.04.2020 aufgrund der Verjährungshemmung des § 204 Abs. 2 S. 1 BGB mit Ablauf des 30.10.2020 verjähren, so dass hier noch eine gerichtliche Geltendmachung möglich ist.

Sammy Urcun
Rechtsanwalt

Die 54. StVO-Novelle

Am 28.04.2020 trat die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814) in Kraft. Dies erfolgte aufgrund in diesem Bereich gestiegener Unfallzahlen vor allem zum besseren Schutz von Fahrradfahrern und zugunsten der Verbesserung der Verkehrssicherheit in Städten.

Eine der wichtigsten neuen Verkehrsregeln ist in § 5 Abs. 4 StVO niedergeschrieben. Demnach ist der vorgeschriebene Seitenabstand beim Überholen von Fußgängern, Fahrradfahrern oder Fahrern von Elektrokleinstfahrzeugen mit mehrspurigen Fahrzeugen nun konkret festgeschrieben. Innerorts beträgt der ausreichende Sicherheitsabstand mindestens 1,5 Meter, außerorts mindestens 2 Meter.

Fahrradfahrer dürfen nebeneinanderfahren, sofern sie den Verkehr nicht behindern, § 2 Abs. 4 StVO.

Gemäß § 9 Abs. 6 StVO müssen Kfz über 3,5 t beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit einhalten. Weiter darf 8 Meter vor und hinter Kreuzungen nicht geparkt werden, wenn ein Fahrradweg vorhanden ist, § 12 Abs. 3 StVO.

Mit dieser StVO-Novelle werden auch neue Verkehrszeichen eingeführt:

Es wurden auch neue Verkehrszeichen eingeführt – das wichtigste für Autofahrer dürfte ein neues Überholverbotszeichen sein, das Kraftfahrzeugen das Überholen einspuriger Fahrzeuge wie beispielsweise von Fahrrädern untersagt.

Daneben werden Fahrradzonen ausgewiesen, in welche Kraftfahrzeuge zwar einfahren dürfen, Fahrräder aber bevorrechtigt sind. Die hier erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Es wurden auch Sinnbilder für Carsharingparkplätze und Fahrgemeinschaften eingeführt.

Erhebliche Änderungen am Bußgeldkatalog

Der Bußgeldkatalog wurde an verschiedenen Stellen erheblich angepasst.

Es ist nun untersagt, auf einem Fahrradschutzstreifen zu halten. Bislang durfte dort bis zu 3 Minuten gehalten werden. Wer auf einem Fahrradschutzstreifen hält, riskiert ein Verwarnungsgeld in Höhe von 55,00 €. Kommt eine Behinderung hinzu, ist bereits ein Bußgeld in Höhe von 70,00 €, bei einer Gefährdung 80,00 € und bei einer Sachbeschädigung sogar 100,00 € fällig. Doch damit nicht genug. Wird durch das verbotswidrige Halten ein anderer Verkehrsteilnehmer behindert, gefährdet oder kommt es zu einer Sachbeschädigung, wird zusätzlich ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.

Auch Parkverstöße erfuhren einschneidende Änderungen: Das Parken in zweiter Reihe sowie weitere Parkverstöße wurden erheblich höher bestraft. Kommt zu solch einem Parkverstoß eine Behinderung, Gefährdung oder eine Sachbeschädigung hinzu, so wird auch hier oft ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen. Wer einen Schwerbehinderten-, Carsharing- oder Elektroautoparkplatz unberechtigt nutzt, muss mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 55,00 € rechnen. Bislang war nur das unberechtigte Parken auf einem Schwerbehindertenparkplatz mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 35,00 € bedroht. Das Bußgeld für Parken an einer engen oder unübersichtlichen Straßenstelle oder im Bereich einer Kurve wurde gar mehr als verdoppelt. Nach dem neuen Bußgeldkatalog sind hierfür 35,00 € Verwarnungsgeld fällig. Kommt eine Behinderung hinzu oder parkt man länger als eine Stunde, beträgt das Verwarnungsgeld 55,00 €.

Parken in einer Feuerwehrezufahrt wird nun ebenfalls mit 55,00 € geahndet – werden Einsatz- oder Rettungsfahrzeuge im Einsatz behindert, wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen und die Geldbuße auf 100,00 € erhöht.

Neben dem Schwerbehindertenparkplatz und einem Parkplatz für Elektroautos wurde durch die StVO-Novelle auch ein spezieller Carsharing-Parkplatz eingeführt. Wer einen dieser Parkplätze unberechtigt nutzt, wird bestraft.

Bereits bekannt sollte sein, dass auf Autobahnen oder Straßen außerorts Rettungsgassen gebildet werden müssen. Bislang war lediglich das Unterlassen der Bildung dieser Rettungsgasse mit einem Bußgeld bedroht. In den Bußgeldkatalog wurde nun auch der Tatbestand der unberechtigten Nutzung einer solchen Rettungsgasse eingeführt.

Daneben haben sich auch zahlreiche Änderungen im Bereich der Geschwindigkeitsverstöße ergeben: Die Regelgeldbußen für Geschwindigkeitsüberschreitungen bis zu 20 km/h wurden verdoppelt. Bislang betragen die Verwarnungsgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts bis zu 10 km/h 15,00 €, für Überschreitungen von 11 km/h - 15 km/h 25,00 € und für Überschreitungen von 16 km/h - 20 km/h 35,00 €. Heute werden 30,00 €, 50,00 € und 70,00 € fällig. Außerorts liegen die Geldbußen nun bei 20,00 €, 40,00 € und 60,00 €. Bei den darüberliegenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden keine Änderungen vorgenommen.

Es kommt schneller zur Verhängung von Fahrverboten. Bislang war es so, dass eine einmalige Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit um mehr als 26 km/h nicht sofort zu einem Fahrverbot führte. Ein Fahrverbot wurde in diesem Bereich erst verhängt, wenn zweimal innerhalb eines Jahres eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 26 km/h oder mehr erfolgte. Nach der StVO-Novelle führt innerorts nun bereits die erste Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um 21 km/h oder mehr zu einem einmonatigen Fahrverbot. Dies ist – betrachtet man es im Zusammenhang mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 40 im großräumigen Stadtbereich – schneller erreicht, als gedacht.

Außerorts bedarf es einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 26 km/h oder mehr.

Bezüglich der Eintragung von Punkten im Fahreignungsregister ergaben sich keine Änderungen. Ein Punkt im Fahreignungsregister wird nach wie vor eingetragen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 21 km/h außerorts sowie innerorts. Die verbreitete Meinung, ein Punkt werde bereits ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 16 km/h fällig, ist nicht zutreffend.

Auch bei Abbiegevorgängen ist Achtsamkeit geboten: Wer abbiegt, ohne ein anderes Fahrzeug durchfahren zu lassen, und dabei eine Gefährdung herbeiführt, muss neben einer Geldbuße von 140,00 € mit einem Punkt und einem einmonatigen Fahrverbot rechnen. Zuvor waren 70,00 € fällig und es wurde ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.

Beim Abbiegen muss ebenso auf Fußgänger geachtet werden – nimmt man hier keine besondere Rücksicht und gefährdet einen Fußgänger, so wird dieselbe Geldbuße fällig.

Das sogenannte Auto-Posing wird nun härter geahndet. Das Bußgeld hierfür wurde auf bis zu 100,00 € angehoben. Zuvor waren 20,00 € fällig, wenn unnötig hin und her gefahren, unnötiger Lärm oder eine vermeidbare Abgasbelastung verursacht wurden.

Kritik am neuen Bußgeldkatalog

Unter vielen Aspekten – höhere Sanktionen im Bereich der Rettungsgasse; mehr Sicherheit für Radfahrer – ernten die Neuregelungen Zuspruch. Allerdings werden die Sanktionen teilweise stark kritisiert:

So äußerte beispielsweise der FDP-Verkehrsexperte Oliver Luksic, dass es dem neuen Bußgeldkatalog „teilweise an Maß und Mitte fehle“. Die Verschärfungen seien zum Teil „unausgewogen und überzogen“. So sei es unpassend, dass Falschparken auf einem Parkplatz für Elektroautos genauso sanktioniert werde wie ein unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehindertenparkplatz.

Einer der Hauptpunkte für Kritik ist, dass deutlich früher ein Fahrverbot verhängt wird. Dies ist unabhängig von einer Gefährdungssituation und ohne ausreichende Differenzierung der Fall. Viele Autofahrer, welche beruflich auf ihren Führerschein angewiesen sind, befürchten, durch die Neuerungen ihren Führerschein zu verlieren.

Gegen die neue „Führerschein-Falle“ wurde eine Petition ins Leben gerufen, welche nach Angaben des Initiators bereits mehr als 100.000 Unterstützer habe.

Nach der umfangreichen Kritik am neuen Bußgeldkatalog will Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nur knapp drei Wochen nach dem Inkrafttreten der neuen StVO die härteren Strafen teilweise schon wieder zurücknehmen. Das

Ministerium arbeitet derzeit an einer Überarbeitung eines Teils des Bußgeldkatalogs. In deren Zentrum steht wohl das Fahrverbot, welches bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von innerorts 21 km/h und außerorts 26 km/h droht. Was im Detail geplant ist, ist bislang noch nicht bekannt. Allerdings sei das Ministerium bereits auf die Bundesländer zugegangen, um deren für die Umsetzung notwendige Zustimmung zu erhalten. Ursprünglich habe der Bundesrat den Entwurf des Verkehrsministers erheblich verschärft – dieser habe die geänderte Verordnung aber, anstatt sie zunächst zurückzuziehen, so in Kraft gesetzt. Mittels der geplanten Änderung soll die Akzeptanz und das Gerechtigkeitsempfinden der Bürger wiederhergestellt werden.

Sammy Urcun
Rechtsanwalt

Verbotenes Kraftfahrzeugrennen – Flucht vor einer Zivilstreife kann unter „Raserparagraf“ fallen

OLG Köln, Urteil v. 05.05.2020 – III-1 RVs 45/20

14.05.2020

Die grob verkehrswidrige und rücksichtslose Flucht vor einem anderen Kraftfahrzeug kann als illegales Kraftfahrzeugrennen gem. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB strafbar sein. Dies hat der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Köln mit Urteil vom 05.05.2020 entschieden und sich damit der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Stuttgart angeschlossen.

Der zur Tatzeit 28-jährige Angeklagte aus Aachen war gegen drei Uhr nachts mit seinem Renault in Aachen unterwegs zu einem Club. Er war mit mindestens 1,3 Promille alkoholisiert, als sich eine Zivilstreife hinter sein Fahrzeug setzte. Nach seiner nicht widerlegten Einlassung erkannte der Angeklagte nicht, dass es sich um Polizisten in Zivil handelte, sondern er fühlte sich durch das Fahrzeug bedroht. Um zu entkommen, steigerte er seine Geschwindigkeit. Auf der Flucht erreichte er mindestens 140 km/h, obwohl nur 70 km/h erlaubt waren. Nach einem Abbiegevorgang konnte er gestellt werden.

Amts- und Landgericht Aachen hatten den Angeklagten zwar wegen Trunkenheitsfahrt, nicht aber wegen Verstoßes gegen den neuen „Raserparagrafen“ (§ 315d StGB) zu einer Geldstrafe nebst Entzug der Fahrerlaubnis verurteilt. Das Landgericht hat dabei die Auffassung vertreten, dass ein Kraftfahrzeugrennen nicht vorliege, weil der „Wettbewerbscharakter“ eines Rennens nicht gegeben sei. Auf die Revision der Staatsanwaltschaft hat der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Köln das Urteil insoweit aufgehoben und die Sache an das Landgericht zurückverwiesen.

Zur Begründung hat der Senat im Wesentlichen ausgeführt, dass eine Verurteilung wegen § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB durchaus in Betracht komme. Die Vorschrift sei nicht nur verfassungsgemäß, sondern sie solle auch gerade die Fälle erfassen, in denen nur ein einziges Fahrzeug beteiligt sei, da es in dieser Variante des Gesetzes keines „Gegners“ bedürfe. Zwar seien bloße Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht erfasst. Für eine Strafbarkeit sei erforderlich, dass der Täter grob verkehrswidrig und rücksichtslos fahre und in der Absicht handele, die in der jeweiligen Situation höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Dabei müsse – wie auch das Oberlandesgericht Stuttgart bereits entschieden habe – es nicht Haupt- oder Alleinbeweggrund für die Fahrt sein, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen. Das Bestreben, möglichst schnell voranzukommen, könne auch von anderen Zielen begleitet sein, etwa den Beifahrern zu imponieren, die

Fahrzeugleistung zu testen oder verfolgende Fahrzeuge abzuhängen. Auch in diesem Fall gehe der Renncharakter nicht verloren. Nach diesen Maßstäben sei auch die Tat des Angeklagten von einem spezifischen Renncharakter geprägt, in dem sich die besonderen Risiken für den Straßenverkehr und seine Teilnehmer wiederfinden. Ziel eines „Wettbewerbs“ in diesem Sinne sei nicht der bloße Sieg, sondern die gelungene Flucht gewesen. Hinsichtlich des Risikos sei das Geschehen mit einem sportlichen Wettbewerb vergleichbar.

Rückabwicklungsansprüche aus dem Kaufvertrag über ein Fahrzeug mit Dieselmotor

BGB § 249, § 826, § 849

LG Regensburg, Endurteil v. 19.03.2020 – 73 O 1181/19

- 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 9.149,36 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 19.12.2018 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges VW Golf VII mit der Fahrgestellnummer X zu zahlen.**
- 2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 19.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 887,03 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2018 zu zahlen.**
- 3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**
- 4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 17,36 % und die Beklagte 82,64 % zu tragen.**
- 5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.**

Zum Sachverhalt:

Die Klagepartei macht gegen die Beklagte Rückabwicklungsansprüche im Rahmen der „VW-Abgasthematik“ geltend.

Die Klagepartei erwarb den streitgegenständlichen Pkw VW Golf am 08.05.2015 zu einem Kaufpreis von 18.500,00 EUR (Anlage K1). Die Beklagte ist Herstellerin des streitgegenständlichen Fahrzeugs.

Der streitgegenständliche Pkw verfügt über einen Dieselmotor vom Typ EA288, welcher von der Beklagten hergestellt wurde.

Erkennt die Software des Motors anhand Lenkwinkelerkennung, Temperaturerkennung und Zeiterfassung, dass das Fahrzeug den Prüflauf nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchfährt, wird ein spezieller Betriebsmodus aktiviert, in dem die Abgasrückführungsquote über das AGR-Ventil substantiell erhöht wird. Im normalen Straßenbetrieb wird das Fahrzeug hingegen mit einer niedrigeren Abgasrückführungsrate betrieben.

Das mit „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“ überschriebene interne Dokument der Beklagten enthält auf Seite 4 u. a. folgende Ausführungen: „Anwendungsbeschreibung:

NSK: Bedatung, Aktivierung und Nutzung der Fahrkurven zur Erkennung des Precon und des NEFZ, um die Abgasnachbehandlungsevents (DeNOx-/DeSOxEvents) nur streckengesteuert zu platzieren. Im normalen Fahrbetrieb strecken- und beladungsgesteuerte Platzierung der Events; Beladungssteuerung als führende Größe“

Hinsichtlich des weiteren vorgelegten Inhalts dieses Dokuments wird auf den Schriftsatz der Klagepartei vom 25.11.2019, Bl. 359 ff d. A., Bezug genommen.

Im Jahr 2018 wurde die Musterfeststellungsklage vor dem OLG Braunschweig, Az: 4 MK 1/18, erhoben. Die Klagepartei hat sich im Jahr 2018 zum Musterfeststellungsverfahren an- und zum 24.06.2019 wieder vom Klageregister abgemeldet.

Im Zeitpunkt der Übergabe des streitgegenständlichen Pkws an die Klagepartei betrug der Kilometerstand 13.680. Bei Schluss der mündlichen Verhandlung hatte der streitgegenständliche Pkw einen Kilometerstand von 140.040.

Mit Schreiben des Prozessbevollmächtigten der Klagepartei vom 13.12.2018 wurde die Beklagte unter Fristsetzung zum 18.12.2018 erfolglos u. a. zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs aufgefordert. Hinsichtlich des übrigen Inhalts des genannten Schreibens wird auf die Anlage K13 Bezug genommen, die Frist verstrich fruchtlos.

Die Klagepartei behauptet, sie hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn sie davon gewusst hätte, dass das Fahrzeug nicht die gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte einhalte. Der Vorstand der Beklagten habe von der Software, welche nicht gesetzeskonform sei, gewusst und habe aus Gewinnsucht und in Betrugsabsicht gehandelt. Durch die Software sei eine Wertminderung gegenüber dem Gebrauchtwagenmarktwert des Fahrzeugs infolge der Manipulation eingetreten. Das von der Beklagten angebotene Softwareupdate führe u. a. zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs.

Die Klagepartei meint, über die wahre Sachlage getäuscht worden zu sein, was ihre Kaufentscheidung beeinflusst habe. Die von der Beklagten vorgenommene Optimierung der Motorsteuerungssoftware sei gesetzeswidrig, da sie gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 715/2007 verstoße. Ohne diese un-

zulässige Abschaltvorrichtung würde das streitgegenständliche Fahrzeug die Abgasnorm nicht einhalten. Es liege eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung durch die Beklagte vor, weshalb ein Schadensersatzanspruch gem. § 826 BGB bestehe. Die Beklagte habe das streitgegenständliche Fahrzeug unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Programmierung der Motorsteuerung zum Zwecke des Weiterverkaufs in den Verkehr gebracht und über die Manipulation des Prüfstandverfahrens getäuscht. Ein Schaden sei entstanden, da sie ein Fahrzeug gekauft habe, das sie bei Kenntnis der Sachlage nicht erworben hätte. Eine Nutzungsentschädigung sei in Ansatz zu bringen, wobei die Gesamtleistung mit mindestens 300.000 km zu bewerten sei. Einer Verjährung stehe jedenfalls die hemmende Wirkung der An- und Abmeldung zur Musterfeststellungsklage entgegen. Der Kaufpreis sei ab Kaufdatum im beantragten Zeitraum auch gem. § 849 BGB zu verzinsen. Die Beklagte befinde sich in Annahmeverzug. Weiterhin bestehe Anspruch auf Zahlung der geltend gemachten außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten, welche eine 2,0 Geschäftsgebühr aus einem Gegenstandswert in Höhe des Kaufpreises beinhalten.

Die Klagepartei kündigte mit der Klageschrift folgende Anträge an:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 18.500,00 nebst Zinsen in Höhe von vier Prozent seit dem 09.05.2015 bis 19.12.2018 und seither von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz abzüglich einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges VW Golf VII mit der Fahrgestellnummer X zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 19.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 0 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2018 zu zahlen.

Die Klagepartei beantragt zuletzt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerpartei EUR 18.500,00 nebst Zinsen in Höhe von vier Prozent seit dem 09.05.2015 bis 19.12.2018 und seither von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz abzüglich einer im Termin zu beziffernden Nutzungsentschädigung Zug um Zug gegen Rückgabe und Übereignung des Fahrzeuges VW Golf VII mit der Fahrgestellnummer X zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass sich die Beklagte seit dem 19.12.2018 mit der Rücknahme des im Klageantrag zu 1. bezeichneten Gegenstands in Annahmeverzug befindet.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Kosten der außergerichtlichen Rechtsverfolgung in Höhe von EUR 1.680,28 nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2018 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, das streitgegenständliche Fahrzeug sei technisch sicher, gebrauchstauglich und verfüge über eine wirksame EG-Typgenehmigung.

Die Beklagte meint, dass der Klagepartei kein Schadensersatzanspruch gem. § 826 BGB gegen die Beklagte zustehe, da sie die Klagepartei nicht vorsätzlich sittenwidrig geschädigt habe. Es fehle bereits an einer sittenwidrigen Handlung, insb. habe sie die Klagepartei nicht über das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung getäuscht, da eine solche nicht gegeben sei; ebenso habe sie die Klagepartei nicht über das Vorliegen bzw. den drohenden Entzug der EG-Typgenehmigung getäuscht. Durch die Verwendung der Software seien der Klagepartei auch keine wirtschaftlichen Nachteile entstanden, da das streitgegenständliche Fahrzeug keinen merkantilen Minderwert aufweise. Jedenfalls fehle es an einem Schädigungsvorsatz der Beklagten. Die Klagepartei müsse sich auf einen etwaigen Schadensersatzanspruch die von ihr gezogenen Nutzungen des Fahrzeugs gemäß §§ 249 ff. BGB nach den Grundsätzen des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen. Die Voraussetzungen des § 849 BGB lägen schon nicht vor, da weder eine Entziehung des freiwillig gezahlten Kaufpreises vorliege, noch der Norm selbst der allgemeine Grundsatz der Verzinsung deliktischer Ansprüche zu entnehmen sei.

Die Beklagte erhebt weiterhin die Einrede der Verjährung, da die Klage erst im Jahr 2019 erhoben wurde. Mit Ablauf des Jahres 2018 sei Verjährung eingetreten, da für den Verjährungsbeginn auf das Bekanntwerden der Abgasthematik im Jahr 2015 abzustellen sei.

Das Gericht hat am 06.02.2020 mündlich verhandelt. Im Übrigen wird zur Darstellung des Sach- und Streitstandes auf den gesamten Akteninhalt, insbesondere die ausgetauschten Schriftsätze samt Anlagen, Bezug genommen.

■ Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig (A.), jedoch nur zum Teil begründet (B.).

A.

Die Klage ist zulässig. Das Landgericht Regensburg ist sachlich gem. §§ 23 Nr. 1, 71 Abs. 1 GVG und örtlich gem. § 32 ZPO zuständig. Die objektive Anspruchshäufung begegnet ebenso wie die Feststellungsklage (§ 256 ZPO) keinen Bedenken.

B.

Die Klage ist zum Teil begründet. Die Klagepartei hat gegenüber der Beklagten einen Anspruch gem. §§ 826, 249 ff. BGB i. V. m. § 31 BGB auf Zahlung in tenorierter Höhe Zug um Zug gegen Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs nebst Zinsen hieraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem tenorierten Zeitpunkt (I.). Die Beklagte befindet sich seit dem tenorierten Zeitpunkt in Annahmeverzug (II.). Die Klagepartei hat zudem Anspruch auf Freistellung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem tenorierten Zeitpunkt, jedoch nur in tenorierter Höhe (III.). Im Übrigen ist die Klage abzuweisen, insb. besteht der geltend gemachte Zinsanspruch gem. § 849 BGB nicht (IV.).

I.

Der klägerische Anspruch ergibt sich aus § 826 BGB i. V. m. § 31 BGB.

1. Die Verwendung der Software zur Optimierung des Stickoxid-ausstoßes im Prüfstand stellt eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung der Klagepartei dar. Die schädigende Handlung der Beklagten war das Inverkehrbringen von Dieselmotoren unter Verschweigen der gesetzeswidrigen Programmierung der Software.

a) Objektiv sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch eine umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggründen und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (vgl. BGH, NJW 2014, 383 ff.) Hinzutreten muss eine besondere Verwerflichkeit des Verhaltens, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (Palandt/Sprau, 77. Auflage 2018, § 826 Rn. 4 m. w. N.).

b) Die streitgegenständliche Software wurde – was jedenfalls im vorliegenden Einzelfall unstrittig ist – so programmiert, dass die Abgasrückführung in zumindest zwei verschiedenen Betriebsmodi gesteuert wird, wobei ausschließlich im NEFZ eine höhere Abgasrückführungsrate aktiv gewesen ist, im normalen Straßenverkehr hingegen durchgehend eine niedrige Abgasbehandlung aktiv gewesen ist. Die Steuerungssoftware führt mithin dazu, dass der gesetzlich definierte Grenzwert ausschließlich im Prüfverfahren zur Typengenehmigung eingehalten wird. Da der im NEFZ verwendete Betriebsmodus unstrittig so programmiert wurde, dass er die Aktivierung der höheren Abgasrückführung exakt an die Fahrverhaltens-Parameter der NEFZ-Prüfung knüpfte, kommt es für die Beurteilung der Sittenwidrigkeit auch nicht darauf an, ob die Überschreitung der Grenzwerte im realen Straßenbetrieb Einfluss auf die Zulassungsfähigkeit des Fahrzeugtyps gehabt hätte. Ausschlaggebend ist in diesem Zusammenhang allein die Tatsache, dass ein Bauteil konstruiert wurde, das ausschließlich die Funktion hat, die Abgasrückführung nur in der Prüfsituation so zu erhöhen, dass der gesetzliche NOx-Grenzwert eingehalten wird. Dieser Zweck widerspricht dem Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden, da ein bestimmtes Verhalten des Fahrzeugs nur zum Zwecke des Erwerbs der Zulassung hervorgerufen wird und im normalen Straßenverkehr nicht vorliegt.

Der klägerische Vortrag zur Programmierung der Motorsteuersoftware im Motor EA288 ist im vorliegenden Einzelfall zwischen den Parteien unstrittig. Zwar hat die Beklagte den mit der Klageschrift erfolgten Vortrag zunächst einfach bestritten und als un schlüssig eingeordnet. Die Klagepartei hat ihren Vortrag jedoch mit der Replik vom 25.11.2019 und dem Schriftsatz vom 30.01.2020 konkretisiert und (anders als in der Klageschrift) auch konkret zum Motor EA288 vorgetragen, insb. durch Vorlage von Auszügen aus dem mit „Entscheidungsvorlage: Applikationsrichtlinien & Freigabevorgaben EA288“ überschriebenen Dokument, das auf Seite 4 eine Erkennung des Prüfstandlaufs beschreibt, um Abgasnachbe-

handlungsevents platzieren zu können, weshalb einfaches Bestreiten der Beklagten nicht mehr genügt hat, sondern sie als Herstellerin des streitgegenständlichen Motors zu substantiiertem Bestreiten verpflichtet gewesen ist. Über die Klageerwiderung hinaus ist jedoch kein weiterer Vortrag der Beklagten erfolgt, weshalb der Vortrag der Klagepartei zur Programmierung der Motorsteuerungssoftware mit Replik vom 25.11.2019 und dem Schriftsatz vom 30.01.2020 als zugestanden anzusehen ist, § 138 Abs. 3 ZPO.

c) Das Verhalten der Beklagten ist auch als verwerflich anzusehen, da hierdurch der Eindruck erzeugt wird, die NOx-Emissionen des Fahrzeugs würden ohne Beeinflussung durch eine künstlich erhöhte Abgasrückführung im Normbereich liegen, obwohl dies tatsächlich nicht der Fall ist. Es ist offensichtlich, dass das Verhalten der Beklagten nur dazu diente, sich auf rechtswidrigem Wege Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und dadurch die Unternehmensgewinne zu steigern. Dieses per se legale Ziel wurde jedoch mit verwerflichen Mitteln erreicht. Insbesondere ist bei einer Gesamtabwägung hervorzuheben, dass die Beklagte über einen erheblichen Wissensvorsprung verfügte. Sie alleine wusste von der unzulässigen Abschaltvorrichtung. Die Autokunden vertrauten darauf, dass Fahrzeuge mit einer EG-Typengenehmigung gesetzeskonform betrieben werden können. Dieses Vertrauen missbrauchte die Beklagte, indem sie die Kunden täuschte. Dem Kunden demgegenüber war es nicht möglich, diese Täuschung zu erkennen. Die Beklagte nutzte das Vertrauen der Kunden bewusst zu ihrem eigenen Vorteil aus.

2. Hierdurch hat die Beklagte der Klagepartei einen Schaden i. S. v. § 826 BGB zugefügt.

a) Ein Schaden liegt nicht nur dann vor, wenn sich bei einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, welche ohne jenes Ereignis eingetreten wäre, ein rechnerisches Minus ergibt, sondern auch dann, wenn der Geschädigte durch eine auf sittenwidrigem Verhalten beruhende, ungewollte Verpflichtung belastet ist, selbst wenn dieser eine objektiv gleichwertige Gegenleistung gegenübersteht (vgl. BGH, NJW-RR 2015, 275). Ausreichend ist hierfür, dass der Geschädigte durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrages veranlasst wurde, den er sonst nicht geschlossen hätte, und dass die Leistung für seine Zwecke nicht vollumfänglich brauchbar ist.

b) Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall gegeben. Maßgeblich ist nach Auffassung des Gerichts allein die zur Überzeugung des Gerichts feststehende Tatsache, dass die Klagepartei durch das Verhalten der Beklagten einen Kaufvertrag abgeschlossen hat, den sie ansonsten nicht geschlossen hätte, und sie aus diesem Vertrag zur Kaufpreiszahlung und Abnahme des Fahrzeugs verpflichtet wurde. Nach Auffassung des Gerichts würde kein verständiger Autokäufer einen Pkw kaufen, welcher zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses den entscheidenden gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und dessen Hersteller die von Seiten der Behörden erteilte

EG-Typengenehmigung durch Täuschung erschlichen hat. Es besteht nämlich die Gefahr, dass das Kraftfahrtbundesamt diese EG-Typengenehmigung widerruft, was die Betriebsuntersagung zur Folge hat. Zum maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses war die Leistung zu den Zwecken des Käufers nicht voll brauchbar. Aus seiner Sicht droht theoretisch die Betriebsuntersagung und Außerbetriebsetzung sowie auch eine Einschränkung der Fungibilität. Bei Weiterverkauf und Offenlegung der Software hätte die Klagepartei als Verkäufer im Vergleich zum Anschaffungswert Preisabschläge hinnehmen müssen, wenn das Fahrzeug überhaupt veräußerbar gewesen wäre.

c) Die streitgegenständliche Programmierung ist gesetzeswidrig. Es liegt ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vor, da die streitgegenständliche Programmierung bei verständiger Würdigung als Abschaltvorrichtung anzusehen ist. Sie setzt eine zu einem geringeren Stickoxidausstoß führende, ausschließlich für den Prüfstand bestimmte Programmierung der Motorsteuerung für den Fahrbetrieb auf der Straße außer Kraft, mit der Folge, dass der Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb auf der Straße höher ist als auf dem Prüfstand. Umgekehrt wird die im normalen Fahrbetrieb wirksame Programmierung für die Abgasrückführung auf dem Prüfstand außer Kraft gesetzt, indem die Motorsteuerung den Betriebszustand für den normalen Fahrbetrieb auf der Straße zugunsten eines ausschließlich für den Prüfstandbetrieb bestimmten Betriebsmodus abschaltet. Eine ausschließlich auf den Testzyklus zugeschnittene Programmierung der Abgasbehandlung kann deshalb nur als unzulässige Umgehung der einschlägigen Vorschriften angesehen werden.

d) Unabhängig davon, ob das streitgegenständliche Fahrzeug von der Beklagten ein Software-Update erhalten hat, würde auch die Durchführung des Software-Updates den Schaden nicht entfallen lassen, da dieser im Abschluss des Kaufvertrags als solchem liegt und der Klagepartei infolge der vorsätzlichen Täuschung durch die Beklagte ein Festhalten an diesem Vertrag aus Sicht des Gerichts nicht zugemutet werden kann.

3. Das Verhalten der Beklagten ist ursächlich für die Schädigung. Die Beklagte hat das Antriebsaggregat, welches die Abschaltvorrichtung beinhaltet, entwickelt und in den Verkehr gebracht und hierdurch den Schaden der Klagepartei kausal verursacht.

4. In diesem Zusammenhang handelte die Beklagte auch vorsätzlich. Es bestehen keine Zweifel, dass die mit der Entwicklung betrauten Mitarbeiter der Beklagten betreffend die unzulässige Abschaltvorrichtung vorsätzlich handelten, da hierdurch für die Beklagte nicht unerhebliche Gewinne resultierten. Die Entwicklung der unzulässigen Abschaltvorrichtung wurde nur aus dem Grund eingesetzt, um sich einen Wettbewerbs- und Kostenvorteil zu verschaffen. Der Beklagten war auch bewusst, dass das Verschweigen der Existenz dieser Abschaltvorrichtung für die Klagepartei ent-

scheidungserheblich für den Kauf dieses Fahrzeugs war. Die Ausführungen hierzu in der Klageschrift, dass sie in Kenntnis dieser Einrichtung den Pkw nicht erworben hätte, sind aus Sicht des Gerichts ohne Weiteres plausibel.

Aufgrund der konkreten Funktionsweise der Software ist darüber hinaus aber auch von zumindest bedingtem Vorsatz in Bezug auf die weiteren Voraussetzungen des bei der Klagepartei eingetretenen Vermögensschadens auszugehen. Da die Software die Abgasrückführung im Betriebsmodus für den Prüfstand exakt an die Parameter des NEFZ anknüpft und nur so die Einhaltung der gesetzlichen NOx-Grenzwerte bewirkt, muss sich demjenigen, welcher diese Softwareentwicklung veranlasst, aufdrängen, dass bei öffentlichem Bekanntwerden dieser Funktionsweise zum einen behördlich eine Umrüstung verlangt werden könnte, welche die gezielte Anknüpfung an die NEFZ-Parameter abstellt, und im Zuge der Umrüstungsmaßnahmen eine erhebliche Unsicherheit über die technische Unbedenklichkeit der Maßnahmen bestehen würde.

5. Die schädigende Handlung ist der Beklagten auch gem. § 31 BGB zuzurechnen. Voraussetzung hierfür ist, dass ein verfassungsmäßig berufener Vertreter den objektiven und subjektiven Tatbestand verwirklicht hat (vgl. BGH, NJW 2017, 250 ff.). Die Klagepartei brachte hierzu vor, dass die Vorstandsebene Kenntnis von den haftungsbegründenden tatsächlichen Umständen hatte. Dieser Vortrag ist gem. § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden anzusehen, da er von der Beklagten nicht hinreichend substantiiert bestritten wurde. Die Beklagte trifft bezüglich der vorstehenden Behauptung eine sekundäre Darlegungslast. Diese trifft die nicht primär darlegungs- und beweisbelastete Partei ausnahmsweise dann, wenn die eigentlich darlegungs- und beweisbelastete Partei für einen hinreichend substantiierten Vortrag Umstände darzutun hätte, die ihr unbekannt sind, die aber in den Wahrnehmungsbereich der Gegenpartei fallen, und die Darlegung der entsprechenden Verhältnisse der Gegenpartei zumutbar ist. Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall vor. Die Klagepartei ist zu einer weitergehenden Darlegung und einem sachgerechten Beweisantritt nicht in der Lage, da es ihr an entscheidender Kenntnis über die internen Betriebsabläufe der Beklagten mangelt. Diese Betriebsabläufe gehören jedoch zum unmittelbaren Wahrnehmungsbereich der Beklagten und deren Offenbarung ist der Beklagten ohne Weiteres zumutbar. Dieser sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nach Auffassung des Gerichts nicht hinreichend nachgekommen.

6. Die Klagepartei hat daher gemäß § 249 BGB einen Anspruch auf Ersatz aller kausal aus der vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung resultierenden Schäden. Hätte die Klagepartei den streitgegenständlichen Kaufvertrag nicht geschlossen, so wäre sie zur Kaufpreiszahlung nicht verpflichtet gewesen, weswegen ihr von der Beklagten grundsätzlich der Kaufpreis in voller Höhe zu erstatten ist.

a) Die Klagepartei muss sich auf ihren Ersatzanspruch jedoch – wie von ihr auch beantragt – die von ihr während der Besitzzeit gezogenen Nutzungen anrechnen zu lassen, weil im Übrigen eine vom Schadensrecht nicht gedeckte Über-

kompensation stattfinden würde. Dies entspricht auch dem Rechtsgedanken des § 346 Abs. 1 BGB (LG Wuppertal, Urteil vom 16.01.2018, Az. 4 O 295/17). Im vorliegenden Fall macht die Klagepartei einen Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB geltend. Der Zweck des Schadensersatzrechts besteht darin, entstandene Schäden auszugleichen. Der geschädigte Kläger soll für den erlittenen Schaden eine Kompensation erhalten, jedoch keine überobligatorischen Vorteile durch die Schädigung erlangen. Im Rahmen der Schadensabwicklung ist die Nutzungsentschädigung im Wege des Vorteilsausgleichs allgemein anerkannt. Es ist nicht veranlasst, im vorliegenden Fall hiervon eine Ausnahme zu machen, zumal die Klagepartei den streitgegenständlichen Pkw unstreitig problemlos über einen längeren Zeitraum nutzen konnte und dessen Vorteile für sich in Anspruch nahm.

b) Der zu erstattende Betrag reduziert sich auf 9.149,36 EUR. Bei Gebrauchtfahrzeugen wird die Nutzungsentschädigung ermittelt, indem der Kaufpreis mit der Zahl der gefahrenen Kilometer multipliziert und das Ergebnis durch die geschätzte Gesamtlauflistung des Fahrzeugs dividiert wird. Im vorliegenden Fall hat der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug bis zur mündlichen Verhandlung im Umfang von 126.360 km genutzt, da aufgrund der Bezeichnung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in der Anlage K1 vom Kauf eines Neuwagens und damit von einer Laufleistung im Kaufzeitpunkt von 0 Kilometern auszugehen ist. Unter Berücksichtigung einer vom Gericht gem. § 287 ZPO geschätzten Gesamtlauflistung des Fahrzeugs von 250.000 km sowie des von der Klagepartei erbrachten Kaufpreises ergibt sich damit eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 9.350,64 EUR.

7. Hinsichtlich der Kaufpreistrückzahlung folgt der Zinsanspruch der Klagepartei aus den §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB. Ausweislich des Schreibens nach Anlage K13 wurde die Beklagte aufgefordert, den Kaufpreis bis spätestens 18.12.2018 zurückzuzahlen, Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs. Eine Reaktion der Beklagten erfolgte nicht, wodurch sie gem. § 286 Abs. 1 BGB in Verzug geriet. In entsprechender Anwendung des § 187 Abs. 1 BGB hat die Beklagte daher die Forderung der Klagepartei abzgl. des Nutzungsersatzes grds. ab dem 19.12.2018 zu verzinsen. Die Höhe des Zinsanspruchs folgt aus § 288 Abs. 1 S. 2 BGB.

8. Verjährung ist zur Überzeugung des Gerichts nicht eingetreten. Gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1a) BGB wird die Verjährung gehemmt durch die Erhebung einer Musterfeststellungsklage für einen Anspruch, den ein Gläubiger zu dem zu der Klage geführten Klageregister wirksam angemeldet hat, wenn dem angemeldeten Anspruch derselbe Lebenssachverhalt zugrunde liegt wie den Feststellungszielen der Musterfeststellungsklage. Die Klagepartei hat sich unstreitig zu der 2018 erhobenen Musterfeststellungsklage gegen die Beklagte beim OLG Braunschweig, Az: 4 MK 1/18, an- und 2019 wieder abgemeldet. Der Musterfeststellungsklage liegt wie der vorliegenden Klage der „Dieselskandal“ zugrunde. Ausreichend für die verjährungshemmende Wirkung ist, dass sich die Klagepartei bis zum Ablauf des Tages vor Beginn des ersten Termins im

Musterfeststellungsverfahren in Textform gegenüber dem Bundesamt für Justiz anmeldet (Palandt, 78. Auflage 2019, § 204, Rn. 16a). Nach § 204 Abs. 2 S. 2 BGB endet die Hemmung sechs Monate nach Rücknahme der Anmeldung zum Klageregister beim Musterfeststellungsverfahren. Im Hinblick auf die konkret erhobene Klage noch vor Bestätigung der Abmeldung hat das Gericht in Anbetracht der vorstehenden Vorschriften keine Bedenken daran, dass die Ansprüche verjährt sein könnten. Die Geltendmachung der sich aus den besagten Vorschriften im Zusammenhang ergebenden Rechtsschutzmöglichkeiten stellt für das Gericht auch keinen Rechtsmissbrauch dar.

II.

Die Beklagte befindet sich jedenfalls seit dem 19.12.2018 hinsichtlich der Rückgabe und Rückübereignung des streitgegenständlichen Fahrzeugs gem. §§ 298, 293 BGB im Annahmeverzug. Die Beklagte wurde außergerichtlich mit Schreiben des Klägersvertreters (Anlage K13) aufgefordert, Zug um Zug gegen Rückgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs den geltend gemachten Schadensersatz zu zahlen. Eine Reaktion erfolgte innerhalb der gesetzten Frist nicht.

III.

Die Klagepartei hat auch Anspruch auf Freistellung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten, jedoch nur in Höhe von 887,03 EUR, nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 19.12.2018. Im Übrigen ist die Klage daher abzuweisen.

1. Eine den Faktor 1,3 übersteigende Geschäftsgebühr ist nicht gerechtfertigt, da keine außergewöhnliche Schwierigkeit gegeben ist, die eine Gebührenerhebung von 2,0, wie von der Klagepartei geltend gemacht, rechtfertigen würde. Gemäß der gesetzlichen Bestimmung zu Nr. 2300 VV-RVG kann eine den Faktor 1,3 übersteigende Geschäftsgebühr nur dann verlangt werden, wenn es sich um eine umfangreiche oder schwierige Tätigkeit handelt. Beides ist vorliegend nicht der Fall. Weder der Umstand, dass der diesem Fall zugrunde liegende Grund Sachverhalt mediale Beachtung findet, noch die Tatsache, dass aufgrund der bei vielen verschiedenen Gerichten in Masse anhängig gemachten Verfahren teils divergierende erstinstanzliche Entscheidungen getroffen wurden, begründen eine derartige Schwierigkeit. Der Sachverhalt ist keineswegs umfangreich, dies sind lediglich einige Schriftsätze der Parteivertreter.

2. Unter Berücksichtigung des Gegenstandswerts von 7.218,15 EUR ergibt sich damit ein Anspruch in der tenorierten Höhe (1,3 GG von 725,40 EUR, Telekommunikationspauschale von 20,00 EUR, Mehrwertsteuer von 141,63 EUR).

IV.

Ein Anspruch auf Zinsen in Höhe von 4 % über dem Basiszinssatz aus der Kaufpreiszahlung besteht hingegen nicht. Voraussetzung des Zinsanspruchs gem. § 849 BGB ist, dass eine Sache der Klagepartei entzogen oder beschädigt wird. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

C.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 1 ZPO. Aufgrund der hohen Nebenforderungen, insb. in Anbetracht der geltend gemachten Zinsen, ist aus den Anträgen der Ziffern 1 und 3 ein fiktiver Streitwert zu bilden, welcher insgesamt 12.213,17 EUR beträgt (Ziff. 1: 9.149,36 EUR nebst Zinsen von 1.322,52 EUR und 51,54 EUR; Ziff. 3: 1.680,28 EUR nebst Zinsen 9,47 EUR). Der Klageantrag nach Ziff. 2 ist nicht streitwerterhöhend zu berücksichtigen. Die Klagepartei obsiegt in Höhe von insgesamt 10.092,92 EUR (Ziff. 1: 9.149,36 EUR nebst Zinsen 51,54 EUR; Ziff. 3: 887,03 EUR nebst Zinsen 4,99 EUR), also mit einem Anteil von 82,64 %.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 711, 709 S.1 und 2 ZPO.

Notwendiger Vortrag zum Vorhandensein einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei anderem Motor als vom Typ EA 189

BGB §§ 31, 823 Abs. 2, 826; StGB § 263; ZPO § 531 Abs. 2

1. Ein qualifizierter Kraftstoffmehrverbrauch ist nicht schlüssig dargelegt, wenn unter Bezugnahme auf Testergebnisse nicht berücksichtigt wird, dass es sich bei dem getesteten Fahrzeug um ein anderes Fahrzeug handelt und angesichts der unterschiedlichen Leistungen der Motoren und der unterschiedlichen Karosserien der Fahrzeuge lediglich pauschal eine Baugleichheit der Motoren behauptet wird.
2. Für die Behauptung, in einem Fahrzeug sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut worden, müssen konkrete Anhaltspunkte vorgetragen werden, wenn es sich nicht um den vom sog. Abgasskandal erfassten Motor EA 189 handelt (hier: Audi A 5 Cabrio 2.7 TDI, Euro 5 mit 140 kW); anderenfalls scheidet der Eintritt in eine Beweisaufnahme wegen einer unzulässigen Ausforschung aus.

OLG Köln, Urt. v. 11.04.2019, Az. 3 U 67/18 (NZV 2020, 249)

Fahrzeugrennen: Verfassungsmäßigkeit des Alleinrennens

§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB

Der Straftatbestand des Alleinrennens i. S. d. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB verstößt gegen das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG.

AG Villingen-Schwenningen, Beschluss vom 16.01.2020 – 6 Ds 66 Js 980/19

Zum Sachverhalt:

Dem Angeschuldigten wird vorgeworfen, anlässlich einer Fahrt mit einem Pkw unter Drogeneinfluss und ohne Fahrerlaubnis vor einer polizeilichen Kontrolle geflüchtet zu sein. Im Rahmen der anschließenden 3- bis 4-minütigen Fluchtfahrt sei es ihm durchgehend darauf angekommen, unter Berücksichtigung der Verkehrslage und der Motorisierung eines Fahrzeugs möglichst schnell zu fahren, um auf diese Weise die ihn verfolgenden Polizeibeamten abzuhängen.

So habe der Angeschuldigte im Rahmen der Verfolgungsfahrt – teils innerhalb geschlossener Ortschaften – Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h erreicht. An Kreuzungen und Einmündungen auf seiner Fahrtstrecke habe der Angeschuldigte seine Geschwindigkeit nicht verringert. Nur mit Mühe sei es dem verfolgenden Streifenwagen gelungen, den Angeschuldigten aufgrund dessen Geschwindigkeit nicht aus den Augen zu verlieren. Auf seiner Fahrtstrecke habe der Angeschuldigte im Rahmen der Verfolgungsfahrt ferner nacheinander insgesamt vier Lichtzeichenanlagen, die jeweils bereits seit über einer Sekunde Rotlicht anzeigten, überfahren. Das Amtsgericht hat das Verfahren ausgesetzt und will die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts darüber einholen, ob § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB mit dem Grundgesetz vereinbar und deshalb gültig ist.

■ **Aus den Gründen:**

§ 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB ist entscheidungserheblich. Für den Fall der Ungültigkeit des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB muss das vorlegende Gericht unter Angabe der abweichenden rechtlichen Würdigung gemäß § 207 Absatz 2 Nr. 3 StPO das Hauptverfahren eröffnen und die Anklage zulassen – wie bereits aufgezeigt, ist der Angeschuldigte der ihm zur Last gelegten Tat hinreichend verdächtig und diese ist jedenfalls unter eine Strafnorm zu subsumieren. Im Falle der Ungültigkeit des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB könnte und dürfte diese Vorschrift im Hauptverfahren nicht angewandt werden. Das vorlegende Gericht ist von der Verfassungswidrigkeit des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB überzeugt. Die Vorschrift verstößt gegen den Verfassungsgrundsatz nullum crimen sine lege certa, der in Art. 103 Absatz 2 GG verankert ist. Die Vorschrift verletzt den

besonders strengen verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz für Strafnormen. Diesen strengen Prüfungsmaßstab zugrunde gelegt, verstößt § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB nach der festen Überzeugung des Gerichts gegen beide Prüfungsaspekte des strafrechtlichen Bestimmtheitsgebots aus Art. 103 Absatz 2 GG.

Dabei scheidet die Vorschrift bereits an der Einhaltung des Normenklarheitsgebots. Es ist aus der Vorschrift nicht für jedermann zu entnehmen, welches (konkrete) Verhalten strafbar sein soll. Insbesondere bleibt unklar, unter welchen Voraussetzungen eine Geschwindigkeitsüberschreitung von der Ordnungswidrigkeit (§§ 49 Absatz 1 Nr. 3, 3 StVO) die Schwelle zur Straftat überschreitet. Der Tatbestand des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB beinhaltet verschiedene prima facie unbestimmte, der Auslegung bedürftige Tatbestandsmerkmale. In der Gesamtschau ist allein das Tatbestandsmerkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ verfassungswidrig unbestimmt im Sinne des Art. 103 Absatz 2 GG. Dies ergibt sich insbesondere aus einem Vergleich dieses Merkmals mit den übrigen Tatbestandsmerkmalen des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB, die zwar auch unbestimmte Rechtsbegriffe darstellen, den Anforderungen des Bestimmtheitsgebots jedoch noch genügen. Dagegen genügt das erste, unbestimmte Tatbestandsmerkmal des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB, das Erfordernis, sich mit „nicht angepasster Geschwindigkeit“ fortzubewegen, nach Überzeugung des Gerichts noch den Anforderungen des Art. 103 Absatz 2 GG. Nicht angepasste Geschwindigkeit im Sinne des § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB entspricht einer Fahrt unter Verstoß gegen § 3 Absatz 1 S. 1 und 2 StVO, wobei insbesondere die Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse die angemessene Geschwindigkeit bestimmen. Eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinne des § 3 Absatz 3 StVO indiziert dabei eine Fahrt mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Dementsprechend kann auch bezüglich § 315d Absatz 1 Nr. 3 StGB die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Sinne des § 3 Absatz 3 StVO Indizwirkung entfalten. Im vorliegenden Fall ist dementsprechend das Tatbestandsmerkmal der „nicht angepassten Geschwindigkeit“ nach Aktenlage erfüllt. Gleiches gilt für die auslegungsbedürftigen Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig“ und „rücksichtslos“.

Dagegen ist das Tatbestandsmerkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ verfassungswidrig unbestimmt. Es kann nicht im Wege der Auslegung präzisiert werden. Vielmehr droht eine Verschleifung mit den anderen drei bereits definierten Tatbestandsmerkmalen. Es lässt sich insbesondere nicht feststellen, ob die höchstmögliche Geschwindigkeit die technisch maximal mögliche Geschwindigkeit ist oder die den Umständen angepasst höchstmögliche Geschwindigkeit; gegebenenfalls ist die höchstmögliche Geschwindigkeit auch noch um das Element der Rennähnlichkeit („Renncharakter“) zu ergänzen, was auch in der Literatur unterschiedlich beurteilt wurde. Keine der existierenden Ansichten ist geeignet, den Tatbestand in hinreichend bestimmtem Maße zu konkretisieren und damit eine Auslegung anzubieten, die Art. 103 Absatz 2 GG gerecht wird.

In einer Gesamtschau der maßgeblichen Kriterien der Bestimmtheit im Kontrast zum vorliegend engen Prüfungsmaßstab ist das Gericht davon überzeugt, dass die vorliegende Vorschrift einer Prüfung anhand von Art. 103 Absatz 2 GG nicht standhält, mithin verfassungswidrig ist.

Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahrt mit dem E-Scooter im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit

§§ 316, 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB; § 111a StPO

LG Dortmund, Beschluss v. 11.02.2020 – 43 Qs 5/20

- 1. Fährt eine Person im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit (hier: 1,73 Promille) mit einem E-Scooter, stellt dies einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB dar und die Fahrerlaubnis ist nach 111a StPO vorläufig zu entziehen.**
- 2. Etwas anderes gilt auch dann nicht, wenn die betroffene Person angibt, nicht gewusst zu haben, dass für einen E-Scooter dieselben Promillegrenzen wie für Kfz-Fahrer gelten. Es gehört zu den Pflichten eines geeigneten Kraftfahrzeugführers, sich über die speziellen tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten des benutzten Fahrzeugs zu informieren.**

■ Aus den Gründen:

I. Die Beschwerde der Staatsanwaltschaft Dortmund gegen den Beschluss des Amtsgerichts Dortmund, mit dem der Antrag auf vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO zurückgewiesen wurde, ist nach § 304 Absatz 1 StPO zulässig.

II. Die Beschwerde hat auch in der Sache Erfolg.

Dem Beschuldigten war nach Ansicht der Kammer die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen (§ 111a StPO). Denn aufgrund der Aktenlage sind derzeit dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis in der Hauptverhandlung gemäß §§ 316, 69 Absatz 1 und 2 Nr. 2 StGB endgültig entzogen werden wird.

I. Wie das Amtsgericht zu Recht festgestellt hat, besteht gegen den Beschuldigten der dringende Tatverdacht, eine fahrlässige Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB begangen zu haben.

Dass der Beschuldigte gegenüber den Polizeibeamten vorgebracht hat, er habe gedacht, dass bei der Benutzung des E-Scooters dieselben Promillegrenzen wie bei Fahrrädern und nicht wie bei Kraftfahrzeugen gelten würden, spielt für die Strafbarkeit als solche keine Rolle. Es handelt sich hierbei um

einen Irrtum über die Reichweite der Verbotsnorm des § 316 StGB. Der Beschuldigte irrte sich nicht über die tatsächlichen Gegebenheiten, sondern nur über den Umfang des Verbots. Er wusste, was er tat, nahm aber an, er dürfe den E-Scooter mit dem bei ihm vorliegenden Alkoholisierungsgrad benutzen. Das ist ein Subsumtionsirrtum, der einen Fall des Verbotsirrtums nach § 17 StGB darstellt (vgl. BGH, Urteil vom 02.12.1954, Az. BGH Aktenzeichen 4 StR 500/54).

Dieser Verbotsirrtum war für den Beschuldigten aber vermeidbar, da er bei Begehung der Tat einsehen konnte, Unrecht zu tun. Der Beschuldigte hielt die Tat unter Außerachtlassung der von ihm nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen zu erwartenden Sorgfalt für erlaubt. Auch wenn die E-Scooter überall im Stadtgebiet ohne Zulassungskontrollen zur Verfügung stehen und die Benutzer von den Anbietern der E-Scooter im Vorfeld nicht ausreichend über die Gefahren und die Rechtslage unterrichtet wurden, hätte es dem Beschuldigten obliegen, sich vor der Benutzung über die rechtlichen Rahmenbedingungen zu informieren. Die Information über die einschlägige Promillegrenze ist im Internet mit sehr geringem Zeitaufwand abrufbar. Diese Informationspflicht des Beschuldigten bestand besonders vor dem Hintergrund, dass er sich bei Antritt der Fahrt seiner Alkoholisierung bewusst war.

Im Übrigen betrug die festgestellte Blutalkoholkonzentration beim Beschuldigten laut des ärztlichen Befundberichts 1,73 Promille. Damit war auch die für Fahrradfahrer geltende Grenze von 1,6 Promille (OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.1991, Az. 3 Ss OWi 1030/91, Az. 3 Ws 484/91) überschritten. Aufgrund der mit diesem Promillemwert jedenfalls einhergehenden absoluten Fahruntüchtigkeit (BGH, Beschluss vom 28.06.1990, Az. 4 StR 297/90) besteht der dringende Tatverdacht einer Trunkenheit im Verkehr. Diese stellt nach § 69 Absatz 2 Nummer 2 StGB einen Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis dar.

Anders als das Amtsgericht geht die Kammer – zumindest nach dem der Beurteilung derzeit zugrunde zu legenden Akteninhalt – nicht davon aus, dass die Regelvermutung des § 69 Absatz 2 Nummer 2 StGB im konkreten Fall widerlegt ist, d. h. ausnahmsweise besondere Gründe für die Annahme der Eignung des Beschuldigten zum Führen von Kraftfahrzeugen vorliegen.

Selbst wenn die Hemmschwelle für die Benutzung eines E-Scooters aufgrund der freien Verfügbarkeit ohne Zugangskontrollen und der nicht ausreichenden Information der Bürger über die potenzielle Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge geringer sein dürfte als bei der Benutzung eines anderen Kraftfahrzeugs, reicht dies für sich allein nach Ansicht der Kammer zur Widerlegung der Regelvermutung nicht aus. Es gehört eben auch zu den Pflichten eines geeigneten Kraftfahrzeugführers, sich über die speziellen tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten des benutzten Fahrzeugs zu informieren.

Dass der Beschuldigte nach seiner Einlassung nicht in dem Bewusstsein handelte, dass für die E-Scooter-Nutzung die gleichen Maßstäbe gelten wie für die Nutzung von Kraftfahrzeu-

gen, vermag hier zur Begründung eines außergewöhnlichen Umstandes außerdem bereits deswegen nicht zu greifen, da der Beschuldigte mit dem Wert von 1,73 Promille auch den für Fahrradfahrer geltenden Grenzwert überschritten hatte.

Die Kammer teilt darüber hinaus nicht die Ansicht des Amtsgerichts, dass die abstrakten Gefahren für Dritte bei der Benutzung eines E-Scooters deutlich niedriger als bei der Nutzung von Motorrollern sind; zwar verfügen die E-Scooter über eine wesentlich niedrigere Masse als Motorroller, auch sie können aber eine beachtliche Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h erreichen.

Wenn das Amtsgericht ausführt, unter Berücksichtigung des Eindrucks, welchen das Strafverfahren bislang auf den Beschuldigten gehabt habe, sei die Wiederholung eines derartigen Vorfalles nicht zu erwarten, wäre dies zwar eine Tatsache, die der Anordnung der Maßregel des § 69 StGB entgegenstehen würde. Angesichts des ausschließlich spezialpräventiven Charakters der Fahrerlaubnisentziehung sind für die Beurteilung der Ungeeignetheit eines Täters zum Führen eines Kraftfahrzeuges nämlich allein die vom Täter für den allgemeinen Straßenverkehr ausgehenden Gefahren maßgebend (BGH, Beschluss vom 27.04.2005, Az. GSSt 2/04). Darf mit hinreichender Sicherheit erwartet werden, dass der Täter gleiche oder ähnliche Taten künftig nicht mehr begehen wird, so besteht eine derartige Gefahr für die Allgemeinheit nicht mehr.

Für diese Behauptung des Amtsgerichts bietet der Akteninhalt – der dieser Entscheidung der Kammer zugrunde zu legen war – aber bislang keinerlei Anhaltspunkte. Wie die Einleitung des Strafverfahrens und die Beschlagnahme der Fahrerlaubnis sich im konkreten Fall auf den Beschuldigten ausgewirkt haben, wird das Amtsgericht im Rahmen der Hauptverhandlung festzustellen haben.

Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter: keine Entziehung der Fahrerlaubnis, aber Fahrverbot

StGB §§ 44, 69, 316

Im Falle einer Trunkenheitsfahrt mit einem angemieteten E-Scooter nachts zur verkehrsarmen Zeit auf einer Verkehrsfläche ohne jeden Bezug zum fließenden Straßenverkehr und ohne tatsächlich feststellbare oder auch nur abstrakt drohende Beeinträchtigung Rechtsgüter Dritter durch einen nicht vorbelasteten geständigen Täter kann nicht von einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen werden.

AG Dortmund, Urt. v. 21.01.2020, Az. 729 Ds 349/19 (NZV 2020, 270)

Fahreignung trotz gelegentlichem Cannabis-Konsums

VwGO § 80 Abs. 5; StVG § 3 Abs. 1 S. 1; FeV § 46 Abs. 1 S. 1, § 14 Abs. 1 S. 3, Anl. 4 Nr. 9.2.2., Anl. 4a

1. Ein gelegentlicher Cannabiskonsument kann die Fahreignung auch dadurch wiedergewinnen, dass er zukünftig zwischen dem Konsum von Cannabis einerseits und dem Führen von Kraftfahrzeugen andererseits zuverlässig trennen kann.
2. Behauptet ein solcher Fahrerlaubnisinhaber, seit dem fraglichen Vorfall abstinent zu leben, und bestehen Zweifel an der Stabilität der behaupteten Abstinenz, ist im Rahmen der Begutachtung dennoch das zukünftige Trennungsvermögen zu klären. (Leitsätze der Redaktion)

VG Würzburg, Beschluss v. 25.02.2020, Az. W 6 S 20.277 (SVR 2020, 156)

Keine Entziehung trotz zweimaligem Cannabis-Konsums

Auch ein zweimaliges Auffälligwerden im Straßenverkehr unter der Wirkung von Cannabis erlaubt in der Regel nicht, ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen anzunehmen und die Fahrerlaubnis zu entziehen.

OVG Münster, Beschluss v. 17.02.2020, Az. 16 B 885/19 (VA 2020, 108)

OWiG, Bußgeldzumessung, Erhöhung der Geldbuße wegen Vorahndung

OWiG § 79

1. Taten, die erst nach der Ordnungswidrigkeit, die Gegenstand des Urteils ist, begangen wurden, dürfen bei der Bußgeldzumessung nicht zum Nachteil des Betroffenen berücksichtigt werden.
2. Dem Gericht ist es verwehrt, die Angemessenheit des in der BKatV vorgesehenen Bußgelds in Zweifel zu ziehen. Dies wäre nur dann möglich, wenn außergewöhnliche, besondere Umstände vorliegen, die nicht dem durchschnittlichen Fahrlässigkeitsgrad entsprechen. (Leitsätze des Einsenders)

OLG Koblenz, Beschluss v. 04.09.2019, Az. 2 OWi 6 SsBs 174/19 (SVR 2020, 116)

Pflichtverteidigerbeordnung im Bußgeldverfahren bei notwendigen Sachverständigengutachten

StVG § 24a Abs. 2

Nach der gem. § 46 Abs. 1 OWiG sinngemäß anwendbaren Vorschrift des § 140 StPO kommt eine Beordnung in Betracht, wenn wegen der Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage die Mitwirkung eines Verteidigers geboten erscheint. Eine Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage ist deshalb zu erwägen, wenn die Auseinandersetzung mit einem Sachverständigengutachten mindestens zu erwarten ist, auch wenn das Gericht zunächst von der Einholung eines diesbezüglichen Sachverständigengutachtens abgesehen hat.

LG Magdeburg, Beschluss v. 13.12.2019, Az. 28 Qs 956 Js 73928/19 (39/19) (zfs 2020, 294)

Zum Ansatz der Mittelgebühr bei straßenverkehrsrechtlichen Bußgeldverfahren

RVG § 14

Der Ansatz der Mittelgebühr als Ausgangspunkt ist bei straßenverkehrsrechtlichen Bußgeldverfahren grundsätzlich gerechtfertigt.

AG München, Urteil v. 02.12.2019, Az. 213 C 16136/19 (Die Verkehrsanwältin 2020, 52)

Auslegung der Benzinklausel in der Privathaftpflichtversicherung

VVG § 100; AHB Ziff. 1.1; BB PHV

Beschädigt die Fahrerin eines Transporters ein Reklameschild beim Entladen des Fahrzeugs, liegt Gebrauch des Kfz vor und es besteht kein Schutz im Rahmen der PHV.

LG Wuppertal, Urte. v. 14.11.2019, Az. 9 S 125/19 (r + s 2020, 84)

Verspätung einer Deckungsablehnung

VVG §§ 125, 126; ARB 2010 § 3a

Vergeht zwischen dem Antrag auf Gewährung von Rechtsschutz und der Übersendung der zu dessen Beurteilung erforderlichen Unterlagen ein Zeitraum von mehr als 4 Wochen, muss der Rechtsschutzversicherer Deckung aufgrund verspäteter Ablehnung gewähren.

LG Itzehoe, Urte. v. 02.08.2019, Az. 3 O 41/19 (zfs 2020, 281)

365 Tage Nutzungsausfall zugesprochen

BGB § 249

1. Der Klägerin steht Ersatz für 365 Tage Nutzungsausfall zu, da die Klägerin den erforderlichen Nutzungswillen hatte und auf das streitgegenständliche Fahrzeug als Alltagsfahrzeug, insb. für die Wege von und zu ihrer täglichen Arbeit, angewiesen war
2. Die Dauer des Nutzungsausfalls ergibt sich aus der Reparaturdauer, die sich dadurch verlängerte, dass die Firma ihre Leistungen von Vorschusszahlungen abhängig gemacht hat, die die Beklagte nur zögerlich und teilweise erbrachte. Nach Abschluss der Reparatur verweigerte die Firma die Herausgabe mit Berufung auf ihr Unternehmerpfandrecht.
3. Die Klägerin muss sich aufgrund ihrer finanziellen Verhältnisse nicht vorhalten lassen, dass sie sich zur Schadensminderung ein Interimsfahrzeug habe anschaffen müssen.
4. Der Klägerin ist nicht vorzuwerfen, dass sie die Reparaturkosten nicht vorfinanziert hat.
5. Der Klägerin ist nicht vorzuwerfen, dass sich die Reparatur dadurch verzögerte, dass Ersatzteile beschafft werden mussten.
6. Der Klägerin ist nicht vorzuwerfen, dass sie keine Notreparatur vorgenommen hat, da eine solche nicht möglich gewesen wäre.

LG Bielefeld, Urt. v. 15.11.2019, Az. 2 O 85/16 (Die Verkehrsanwältin (DV) 2020, 8)

Grad der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

§ 3 StVO, § 3 Abs. 4a BKatV

Der Grad der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann ein starkes Indiz für vorsätzliches Handeln sein, wobei es auf das Verhältnis zwischen der gefahrenen und der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit ankommt. Nach allgemeinen Erfahrungssätzen ist jedenfalls dann davon auszugehen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung erkannt und gleichwohl zu schnell gefahren wurde, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 % überschritten wird.

AG Dortmund, Urt. v. 21.01.2020, Az. 729 Ds-060 Js 513/19 und 349/19 (BeckRS 2020, 448)

Das Verkehrsschild „Tempo-10-Zone“ ist kein zulässiges Verkehrszeichen

StVO § 39 Abs. 1, Abs. 2, § 44 Abs. 1 S. 2 aF, Anl. 1-4 StVO, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 1 d, Abs. 4 StVO, Abs. 9 S. 1 VwGO § 162 Abs. 2 S. 2

1. Die Regelungen der Straßenverkehrsordnung über die zulässigen Verkehrszeichen einschließlich der im amtlichen Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten sind grundsätzlich abschließend, § 45 Abs. 4 Halbsatz 1 i. V. m. § 39 Absatz 9 Satz 1 StVO, Anlage 1-4 zur StVO, VzKat (sog. straßenverkehrsrechtlicher Ausschließlichkeitsgrundsatz). Lediglich Zusatzzeichen (§ 39 Absatz 3 Satz 1 und 3 StVO) können mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle eingeführt werden.
2. Das im amtlichen Verkehrszeichenkatalog nicht vorgesehene Verkehrsschild „Tempo-10-Zone“ ist kein zulässiges Verkehrszeichen.
3. Für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 30 km/h (§ 45 Absatz 1 d StVO) sieht der amtliche Verkehrszeichenkatalog i. d. F. v. 22.05.2017 nur eine „Tempo-20-Zone“ vor.

OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 20.11.2019, Az. 1 B 16.17 (SVR 2020, 196)

Kollision von linksabbiegender mit überholendem Fahrzeug I

StVG § 7 Abs. 1, § 17, § 18; StVO § 5 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 7 S. 1, § 9 Abs. 1 S. 4, Abs. 5

1. Ein Leasingnehmer hat keinen originären Anspruch auf unfallbedingte Wertminderung.
2. Gegen einen nach links in ein Grundstück bzw. einen grundstücksgleichen Bereich Abbiegenden spricht bei einer Kollision mit dem nachfolgenden, überholenden Verkehr der Beweis des ersten Anscheins.
3. Die Betriebsgefahr desjenigen, der unter Außerachtlassung der Sorgfalt des § 9 Abs. 5 StVO in ein Grundstück oder in einen grundstücksgleichen Bereich abbiegt, ist in der Regel doppelt so hoch zu bewerten wie die Betriebsgefahr desjenigen, der den Abbieger in unzulässiger Weise überholt.
4. Zur Dauer des Anspruchs auf Nutzungsausfallentschädigung nachfolgend zum Ersatz von Mietwagenkosten.

OLG Düsseldorf, Urt. v. 02.04.2019, Az. 1 U 108/18 (r + s 2020, 101)

Verkehrsrecht in Kürze

Kollision von linksabbiegender mit überholendem Fahrzeug II

StVO § 5, § 9 Abs. 1; StVG § 7, § 17, § 18; ZPO § 533, § 543 Abs. 2

1. Verstößt ein nach links in einen Feldweg Abbiegender gegen seine zweite Rückschaulichtpflicht und kommt es zur Kollision mit einem den Abbiegenden und ein hinter diesem fahrendes Fahrzeug überholenden Motorrad, so kann auch ohne Annahme eines Verstoßes gegen ein Überholverbot eine Mithaftung des Überholenden von 25 % gerechtfertigt sein.
2. Allein die Verringerung der Geschwindigkeit eines vorausfahrenden Fahrzeuges führt nicht zum Vorliegen einer unklaren Verkehrslage, wenn keine weiteren Umstände hinzutreten, die auf ein unmittelbar bevorstehendes Abbiegen des vorausfahrenden Fahrzeuges nach links hindeuten. Dies gilt selbst dann, wenn das vorausfahrende Fahrzeug sich bereits zur Straßenmitte hin eingeordnet hat.
3. Möchte der Geschädigte aus dem Regulierungsverhalten (der Versicherung) des Schädigers rechtliche Konsequenzen dergestalt herleiten, dass er wegen einer Einschränkung seines Wahlrechts hinsichtlich der Form der Schadensbehebung und einer damit einhergehenden Verletzung seines Integritätsinteresses einen (weiteren) Schaden in Höhe der Differenz zwischen dem Schadensbetrag bei fiktiver Schadensberechnung auf Reparaturkostenbasis und demjenigen auf Basis des Wiederbeschaffungsaufwands geltend machen möchte, so muss er vorab seiner Warnungspflicht nachkommen und den Schädiger bzw. dessen Versicherung auf diese drohenden Folgen hinweisen.

OLG Koblenz, Urt. v. 10.02.2020, Az. 12 U 1134/19 (DAR 2020, 263)

OLG Brandenburg, Urt. v. 28.11.2019, Az. 12 U 115/17 (r + s 2020, 104)

Alleinhaftung eines Linksausscherers bei Unfall mit überholendem Motorrad sowie keine fiktive Abrechnung bei unrepariertem Weiterverkauf

§§ 5 Abs. 3 Ziff. 1, 9 Abs. 1 S. 1 und 4 StVO; § 17 StVG; § 249 Abs. 2 S. 1 BGB

1. Bildet sich auf einer Landstraße vor einer ampelgeregelten Baustelle ein kolonnenartiger Rückstau und überholt – in einer Phase, in welcher kein Gegenverkehr naht – ein Motorrad mit mäßiger Geschwindigkeit (ca. 15 km/h) diese Kolonne, trifft den Motorradfahrer auch unter Berücksichtigung der von seinem Motorrad ausgehenden Betriebsgefahr keine Mithaftung, wenn aus der Kolonne ohne jegliche Vorankündigung ein Pkw nach links ausschert, um in einen dort befindlichen Wirtschaftsweg einzubiegen, und es hierdurch zu einer Kollision mit dem bereits auf (nahezu) gleicher Höhe befindlichen Motorrad kommt.
2. Die Voraussetzungen für eine Schadensabrechnung auf der Basis des gutachterlich ermittelten Reparaturaufwands (fiktive Abrechnung) sind nicht gegeben, wenn der Geschädigte eine die Weiternutzung ermöglichende Reparatur des Motorrads nicht vornimmt, sondern dieses im unreparierten Zustand weiterveräußert.

Bedeutender Fremdschaden i. S. d. § 69 Abs. 2 Nr. 3 bei 2.500,00 € netto

§ 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB; § 111a Abs. 1 S. 1 StPO

Ein bedeutender Fremdschaden i. S. d. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ist ab einem Betrag von 2.500,- € netto gegeben.

LG Nürnberg-Fürth, Beschluss v. 05.12.2019, Az. 5 Qs 73/19 (DAR 2020, 217)