

Inhalt

Zu aktuellen Themen

Corona und das Reisen 01

Pressemeldungen der Gerichte

BGH: bestätigt im „Berliner Raser-Fall“ im zweiten Rechtsgang die Verurteilung des den Unfall verursachenden Angeklagten wegen Mordes und hebt das Urteil gegen den weiteren, als Mittäter verurteilten Angeklagten auf 02

BVerwG: Das Tattagprinzip des Fahreignungs-Bewertungssystems wird durch das Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 S. 1 StVG überlagert und begrenzt 03

OLG Schleswig: Aufstellen und Benutzen eines Wohnmobils zu Wohnzwecken auf einem öffentlichen Parkplatz 03

OLG Karlsruhe: Grenzwert zu absoluter Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille gilt nicht für „Pedelecs“ 04

VG Trier: Erfolgreiche Klage auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis 04

VG Neustadt: Alkoholisiert auf dem Fahrrad unterwegs – Radfahrverbot rechtmäßig 05

Rechtsprechung

BGH: Fiktive Schadensabrechnung, maßgeblicher Zeitpunkt 06

BGH: Anhängerhaftung 09

LG Köln: Leistungsfreiheit der Kaskoversicherung aufgrund der Weigerung des Versicherungsnehmers, Fahrzeugdaten auslesen zu lassen 12

Verkehrsrecht in Kürze

OLG München: Vorfahrtsregelung in Flughafenparkhaus 14

OLG Karlsruhe: Abgasskandal – Haftung des Pkw-Herstellers wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung umfasst Deliktzinsen, nicht aber Leasingraten 14

BGH: Fehlende Betriebserlaubnis für Fahrzeugfelge als Sachmangel 15

OLG Karlsruhe: Touchscreen als elektronisches Gerät i.S.d. § 23 Abs. 1a S. 1 u. 2 StVO 15

EuGH: Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen in anderen Mitgliedsstaaten der EU gegen Fahrzeughalter 15

BGH: Eintragung eines Kfz im Schengener Informationssystem als Rechtsmangel 15

VGH München: Umtausch einer tschechischen in eine deutsche Fahrerlaubnis 16

OLG Hamm: Beratungspflicht wegen fehlendem Versicherungsschutz in asiatischem Teil der Türkei 16

LG Saarbrücken: Erschütterung des Anscheinsbeweises bei Vorfahrtsverstöß 16

OVG Lüneburg: Erledigung einer Fahrtenbuchauflage durch Zeitablauf und Verhältnis solcher Auflagen zur Fahrtschreiber-Pflicht 16

Corona und das Reisen

Kaum waren das neue Jahr eingeläutet und die Vorsätze für 2020 verinnerlicht, häuften sich die Nachrichten aus China bzgl. des Corona-Virus. Da das Virus allerdings zunächst nur China betraf und Asien bekanntermaßen weit, weit weg ist, wurde die Angelegenheit erst einmal ignoriert. Als das Virus sich dann immer mehr in Europa verbreitete und insbesondere Italien, Frankreich und Spanien stark betroffen waren, wurden ernstere Maßnahmen ergriffen. Jeder Einzelne von uns ist betroffen und trägt dazu bei, wie schnell die Pandemie überwunden werden kann.

Auch ich möchte dies zum Anlass nehmen und an die Leserschaft appellieren: „Bitte halten Sie sich an die allgemeinen Hygienemaßnahmen; insbesondere an die AHA-Formel (Abstand – Hygiene – Alltagsmaske). Darüber hinaus sind das Einhalten des Mindestabstands von 1,5 m, sowie das regelmäßige Händewaschen und Desinfizieren unentbehrlich.“

Unablässig hört man zudem „Dieses Jahr ist alles anders ...“. Wir werden in sämtlichen Lebenssituationen auf die Zerreißprobe gestellt; ob es das Einkaufen, das Besuchen von Familie/Freunden, Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln etc. betrifft. In der Tat ist dieses Jahr alles anders. Auch unser Reiseverhalten. War bislang das Flugzeug unser beliebtestes Fortbewegungsmittel, um an unsere Reiseziele zu gelangen, ist es jetzt das eigene Auto, das Wohnmobil, der Wohnwagen oder auch der Mietwagen. Individuelle Reisebegleiter nehmen dieses Jahr und vermutlich in den kommenden Jahren an Beliebtheit zu.

Rechtliche Problematiken, die sich aus den „neuen“ Reisegewohnheiten herauskristalisieren sind u.a. Vertragsprobleme beim Mieten von Fahrzeugen jeg-



Foto: ©Lena Wurm - stock.adobe.com

licher Art sowie etwaige nachträgliche Forderungen, Unfall oder Panne bzw. Fahrzeugdiebstahl im Ausland sowie Strafzettel aus dem Ausland wegen fehlender/falsch angebrachter Vignetten oder anderer Ordnungswidrigkeiten.

Aktuell können beliebte Reiseziele nicht wie gewohnt angereist werden und wenn doch, dann unter sehr strengen Auflagen. Nichtsdestotrotz wird die sehnlichst erwartete Sommerreise angetreten. Reisende nehmen sehr viele Unannehmlichkeiten auf sich, um ihre Reise anzutreten, durchzuführen und auch wieder zu beenden. Reisende, die aus Ländern zurückkehren, die vom Robert-Koch-Institut als Risikogebiet eingestuft worden sind, stehen unter Umständen Quarantäne-Maßnahmen bevor. Überdies kann der Arbeitgeber die Gehalts-/Lohnfortzahlung für die Dauer der Quarantäne verweigern. Es bestätigt sich – dieses Jahr ist alles anders ...

PS: Nur wenn wir alle zusammenhalten, sind wir stark!

In diesem Sinne: Bleiben Sie gesund!

Türkan Yalman
Dipl.-Informationsjuristin (FH)

Bundesgerichtshof bestätigt im „Berliner Raser-Fall“ im zweiten Rechtsgang die Verurteilung des den Unfall verursachenden Angeklagten wegen Mordes und hebt das Urteil gegen den weiteren, als Mittäter verurteilten Angeklagten auf

Der u.a. für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat über die Revisionen der beiden zur Tatzeit 24 und 26 Jahre alten Angeklagten gegen ein Urteil des Landgerichts Berlin, das im zweiten Rechtsgang ergangen ist, entschieden. Hintergrund des Verfahrens ist ein zwischen den Angeklagten ausgetragenes illegales Straßenrennen, das zum Tod eines unbeteiligten Verkehrsteilnehmers führte.

Das Landgericht Berlin hatte die beiden Angeklagten im ersten Rechtsgang u.a. wegen mittäterschaftlich begangenen Mordes zu lebenslangen Freiheitsstrafen verurteilt. Auf die Revisionen der Angeklagten hatte der 4. Strafsenat das Urteil aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht Berlin zurückverwiesen – insoweit wird auf die Presseerklärung vom 1. März 2018 (Nr. 45/2018) verwiesen.

Im zweiten Rechtsgang hat das Landgericht Berlin die beiden Angeklagten nunmehr erneut u.a. wegen Mordes zu lebenslangen Freiheitsstrafen verurteilt.

Nach den Feststellungen des Landgerichts hat sich am 1. Februar 2016 Folgendes zugetragen: Die beiden angeklagten jungen Männer verabredeten sich zu einem illegalen Autorennen in der nächtlichen Berliner Innenstadt. Sie rasten, jeweils mit dem Willen, das Rennen für sich zu entscheiden, insgesamt ca. 1,5 Kilometer mit hohen Geschwindigkeiten zweispurige Hauptverkehrsstraßen entlang und schließlich auf eine ampelgeregelte, große, für sie nicht einsehbare Kreuzung zu. Die Ampel zeigte für sie rotes Licht. Obwohl die Angeklagten bei Zufahrt auf die Kreuzung bereits aus einer Entfernung von 250 Metern die hochgefährliche und unfallträchtige Situation erkannten, beendeten sie das Rennen nicht. Vielmehr entschlossen sie sich, das Rennen um des Sieges willen unter nochmaliger Steigerung der Geschwindigkeiten und trotz Rotlichts über die Kreuzung hinaus fortzusetzen, und nahmen – so das Landgericht – dabei auch einen Verkehrsunfall im Kreuzungsbereich mit für einen anderen Verkehrsteilnehmer tödlichen Folgen billigend in Kauf. In der Kreuzung kollidierte das Fahrzeug des auf der rechten Spur fahrenden Angeklagten mit einer Geschwindigkeit von etwa 160 – 170 km/h

ungebremst mit einem anderen Fahrzeug, dessen Fahrer bei Grünlicht in den Kreuzungsbereich eingefahren war. Dieser starb noch an der Unfallstelle, die sich nach dem Unfall als ein Trümmerfeld darstellte. Der Angeklagte trug nur leichte Verletzungen davon.

Die Revision des am Unfall unmittelbar beteiligten Angeklagten hat der Senat verworfen. Er hat bei diesem Angeklagten insbesondere den Schuldspruch wegen Mordes bestätigt und lediglich eine Schuldspruchkorrektur vorgenommen.

Das Landgericht hat maßgeblich aus der außergewöhnlichen Gefährlichkeit des Fahrverhaltens des Angeklagten und der damit einhergehenden und von ihm erkannten Unfallträchtigkeit auf die billigende Inkaufnahme eines schweren Verkehrsunfalls mit tödlichen Folgen für den Unfallgegner und damit auf ein bedingt vorsätzliches Handeln dieses Angeklagten geschlossen. Es ist dabei den hohen Anforderungen an die Prüfung der vorsatzkritischen Aspekte gerecht geworden, die dieser Fall in besonderem Maße aufwarf. Die Strafkammer hat insoweit insbesondere bedacht, dass schon wegen der mit einem Unfall verbundenen Eigengefährdung des Angeklagten das Tatbild von einem typischen vorsätzlichen Tötungsdelikt abwich. Auch mit dem Handlungsmotiv des Angeklagten, den Rennsieg davonzutragen, der durch einen Unfall zwangsläufig vereitelt würde, hat es sich ausreichend auseinandergesetzt.

Bei Prüfung der Eigengefährdung als vorsatzkritischen Umstand hat das Landgericht zu Recht nur auf das tatsächlich eingetretene Unfallgeschehen abgestellt. Es hat tragfähig begründet, dass der Angeklagte diesen Unfallhergang als möglich erkannte, die hiervon ausgehende Gefahr für sich selbst aber als gering einschätzte und hinnahm. Der Senat hat unter diesen Umständen die Erörterung der Frage, ob dem Angeklagten, als er den Entschluss fasste, das Rennen trotz der erkannten Unfallgefahr fortzusetzen, auch andere Unfallszenarien mit einem möglicherweise für ihn höheren Gefahrenpotenzial vor Augen standen, für entbehrlich erachtet.

Auch dem Handlungsmotiv des Angeklagten, das Rennen zu gewinnen, hat das Landgericht mit tragfähiger Begründung keine vorsatzausschließende Bedeutung beigemessen. Es hat belegt, dass der Angeklagte erkannte, das Rennen nur bei maximaler Risikosteigerung auch für Dritte unter Zurückstellung aller Bedenken gewinnen zu können, und ihm deshalb die Folgen des bewusst hochriskanten Fahrverhaltens gleichgültig waren.

Auch die Bewertung der Tat als Mord ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Zwar weist die Beweiswürdigung des Landgerichts zur subjektiven Seite des Mordmerkmals der Tötung mit gemeingefährlichen Mitteln durchgreifende Rechtsfehler auf. Da das Landgericht die Mordmerkmale der Heimtücke und der Tötung aus niedrigen Beweggründen rechtsfehlerfrei bejaht hat, wirkt sich dies auf den Strafausspruch aber nicht aus.

Das Urteil gegen diesen Angeklagten ist damit rechtskräftig.

Auf die Revision des Mitangeklagten, dessen Fahrzeug nicht mit dem des Unfallopfers kollidierte, hat der Senat das Urteil, soweit es diesen Angeklagten betrifft, insgesamt aufgehoben. Die Verurteilung wegen mittäterschaftlich begangenen Mordes konnte keinen Bestand haben, weil die Beweiswürdigung des Landgerichts die Feststellung eines gemeinsamen, auf die Tötung eines Menschen gerichteten Tatentschlusses nicht trägt. Das Landgericht hat sich lediglich mit dem Vorsatz betreffend einen durch den Mitangeklagten selbst verursachten Unfall auseinandergesetzt. Nicht belegt ist die mittäterschaftliche Zurechnung der Tat des Unfallverursachers. Dass die Angeklagten – wie das Landgericht gemeint hat – während des Zufahrens auf die Kreuzung den auf das Straßenrennen ausgerichteten Tatplan konkludent auf die gemeinsame Tötung eines anderen Menschen erweiterten, liegt angesichts ihrer Fokussierung auf das Rennen auch fern.

Gegen diesen Angeklagten wird das Landgericht deshalb in einem dritten Rechtsgang nochmals zu verhandeln haben.

Vorinstanz: Landgericht Berlin – Urteil vom 26. März 2019 – (532 Ks) 251 Js 52/16 (9/18)

BGH 4 StR 482/19 – Urteil vom 18. Juni 2020

Pressemitteilung BGH vom 18. Juni 2020

BVerwG: Das Tattagprinzip des Fahreignungs-Bewertungssystems wird durch das Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG überlagert und begrenzt

Der Kläger wandte sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis auf der Grundlage des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4 StVG). Mit der Begehung einer weiteren rechtskräftig geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeit am 19.07.2015 hatte er einen Stand von acht Punkten im Fahreignungsregister erreicht. Bei einem solchen Punktestand gilt der Betroffene gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Daraufhin entzog ihm die Beklagte mit Bescheid vom 24.11.2016 die Fahrerlaubnis.

Seine Klage hat das VG München abgewiesen. Die Fahrerlaubnisentziehung sei nicht deshalb rechtswidrig, weil die Eintragungen zu mit insgesamt vier Punkten zu bewertenden Ordnungswidrigkeiten zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses bereits zu löschen gewesen seien. Nach § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG sei für den Punktestand auf den maßgeblichen Tattag abzustellen; das sei hier der 19.07.2015. Zu diesem Zeitpunkt sei-

en diese Eintragungen noch nicht zu tilgen gewesen. Auf die Berufung des Klägers hat der VGH Bayern das erstinstanzliche Urteil hinsichtlich der Fahrerlaubnisentziehung geändert und den Bescheid insoweit aufgehoben. Die Beklagte habe beim Erlass des Bescheides Ordnungswidrigkeiten berücksichtigt, die dem Kläger gemäß § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG zu diesem Zeitpunkt wegen ihrer Löschung nicht mehr zur Beurteilung seiner Fahreignung hätten vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden dürfen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat das Berufungsurteil bestätigt. Das Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG greift auch bei Eintragungen zu punktebewehrten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr, die im Fahreignungsregister zwar nicht bis zu dem nach § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG maßgeblichen Tattag, aber vor dem Ergreifen der nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehenen Maßnahme zu löschen sind. Nach § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG hat die Löschung einer Eintragung, die gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG nach Ablauf der Überlieferfrist von einem Jahr nach Eintritt der Tilgungsreife erfolgt, ein absolutes Verwertungsverbot zur Folge. Dieses Verwertungsverbot überlagert und begrenzt das für die Berechnung des Punktestandes nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG maßgebliche Tattagprinzip. Die entsprechenden Punkte müssen daher unberücksichtigt bleiben.

BVerwG, 19.06.2020, 3 C 14/19

Pressemitteilung BVerwG vom 19.06.2020

OLG Schleswig: Aufstellen und Benutzen eines Wohnmobils zu Wohnzwecken auf einem öffentlichen Parkplatz

Die Betroffene wollte mit ihrem Wohnmobil mehrere Tage in Sankt Peter-Ording verbringen. Da die dort vorhandenen Stellplätze, die auch über Nacht zum Abstellen von Wohnmobilen freigegeben sind, belegt waren, stellte die Betroffene das von ihr geführte Wohnmobil auf einem Parkplatz ab, der nur für Personenkraftwagen zugelassen ist, und übernachtete dort. Das Amtsgericht Husum verurteilte die Betroffene wegen eines Verstoßes gegen § 37 Abs. 1 LNatSchG zu einer Geldbuße von 100 €. Hiergegen wendet sich die Betroffene mit ihrer Rechtsbeschwerde. Sie meint, das Abstellen von Wohnmobilen unterfalle dem Straßenverkehrsrecht und sei vom Bundesgesetzgeber abschließend geregelt worden. Deshalb stehe dem Landesgesetzgeber keine Gesetzgebungskompetenz zu, so dass § 37 Abs. 1 Satz 1 LNatSchG verfassungswidrig sei. Der I. Senat für Bußgeldsachen des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts hat die Rechtsbeschwerde nun als unbegründet verworfen.

Die zulässige Rechtsbeschwerde ist unbegründet. Die Betroffene beging eine Ordnungswidrigkeit nach §§ 37 Abs. 1 Satz 1,

57 Abs. 2 Nr. 23, Abs. 5 LNatSchG, als sie ihr Wohnmobil auf dem öffentlichen Parkplatz aufstellte und dort übernachtete. Die Übernachtung diente nicht der Wiederherstellung der Fahrtauglichkeit der Betroffenen, denn sie fand nicht im Rahmen einer Unterbrechung der Fahrt zum Zielort statt. Vielmehr hatte die Betroffene ihr Ziel, Sankt Peter-Ording, bereits erreicht. Die Übernachtung erfolgte als erste im Rahmen von mehreren geplanten Urlaubstagen. Dieses Verhalten ist nicht mehr vom straßenrechtlichen Gemeingebrauch gedeckt, sondern stellt eine unzulässige Sondernutzung dar.

Die erhobenen Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit der Bußgeldvorschrift greifen nicht durch. Die bundesgesetzlichen Regelungen des § 6 StVG und § 12 StVO betreffen das Parken von Fahrzeugen. Hierauf beschränkt sich der Regelungsgehalt des § 37 Abs. 1 LNatSchG aber gerade nicht. Die Vorschrift verbietet nicht das Abstellen als solches im Rahmen des ruhenden Verkehrs, sondern vielmehr das Aufstellen und gleichzeitige Benutzen zu Wohnzwecken. Daher dient die Vorschrift nicht allein verkehrsbezogenen Zwecken. Vielmehr soll sie Überschreitungen des straßenverkehrsrechtlich gestatteten Gemeingebrauchs verhindern und dient damit Zwecken des Natur- und Landschaftsschutzes und der Landschaftsplanung. Eine Kollision mit vorrangigem Bundesrecht liegt deshalb nicht vor.

Beschluss des OLG Schleswig vom 15.06.2020, Az.: 1 Ss-OWi 183/19

Pressemitteilung des OLG Schleswig vom 07.07.2020

OLG Karlsruhe: Grenzwert zu absoluter Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille gilt nicht für „Pedelecs“

In dem dieser Entscheidung zugrunde liegenden Verfahren erhebt die Staatsanwaltschaft Freiburg gegen den Angeklagten den Tatvorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Strafgesetzbuch). Der Angeklagte war als Fahrer eines „Pedelecs“ mit einer auf seinen Fahrweg einbiegenden Fahrradfahrerin, die seine Vorfahrt missachtet hatte, kollidiert. Dabei hatte er nach den Feststellungen der Vorinstanz eine Alkoholkonzentration von maximal 1,59 Promille im Blut.

Die vorhandenen Beweise reichen nicht für die einzelfallbezogene Feststellung aus, dass der Angeklagte deshalb alkoholbedingt nicht mehr zum Führen des Fahrzeugs in der Lage war. Eine Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr unter dem Gesichtspunkt der relativen Fahruntüchtigkeit (Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille bei Hinzutreten alkoholtypischer Ausfallerscheinungen) kommt deshalb nicht in Betracht. Eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a

Straßenverkehrsgesetz (Führen eines Kraftfahrzeugs mit mindestens 0,25 Milligramm/Liter Alkohol in der Atemluft oder mindestens 0,5 Promille Alkohol im Blut) liegt ebenfalls nicht vor, weil handelsübliche „Pedelecs“ mit einer Begrenzung der motorunterstützten Geschwindigkeit auf 25 km/h keine Kraftfahrzeuge im Sinne des Straßenverkehrsrechts sind (§ 1 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz).

Das Amtsgericht Staufen und das Landgericht Freiburg haben den Angeklagten freigesprochen. Gegen das freisprechende Urteil des Landgerichts hat die Staatsanwaltschaft Revision eingelegt, die jetzt dem Oberlandesgericht Karlsruhe zur Entscheidung vorliegt.

Eine endgültige Entscheidung des OLG ist noch nicht ergangen, da die Beteiligten zunächst noch Gelegenheit zur Stellungnahme haben. Dem Hinweisbeschluss des Senats liegt daher nur eine vorläufige Beurteilung der Sach- und Rechtslage zugrunde.

Beschluss des OLG Karlsruhe vom 14.07.2020, Az.: 2 Rv 35 Ss 175/20

Pressemitteilung OLG Karlsruhe vom 14.07.2020

VG Trier: Erfolglose Klage auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis

Der Kläger wurde Anfang 2019 der vorsätzlichen Straßenverkehrsgefährdung infolge Trunkenheit schuldig gesprochen. Zugleich wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen. Der Verurteilung lag ein vom Kläger im Jahr 2018 verursachter Unfall zugrunde. Nach den Feststellungen des erkennenden Amtsgerichts hatte er am Unfalltag eine von ihm geführte Zugmaschine auf einem öffentlich zugänglichen Tankstellenparkplatz geparkt und in der Folge Alkohol konsumiert, da er erst am nächsten Tag wieder fahren musste. Später stellte er jedoch fest, dass er einen anderen Lkw blockierte und parkte seine Zugmaschine um. Dabei stieß er gegen einen anderen, ordnungsgemäß geparkten Lkw und verursachte einen Schaden von circa 500 €. Nachfolgend konsumierte er noch 3 bis 5 Dosen Bier. Zum Tatzeitpunkt gegen 17:28 Uhr lag nach den Feststellungen des Amtsgerichts eine Blutalkoholkonzentration von 1,3 Promille vor. Bei Entnahme der Blutprobe um 21:16 Uhr lag sie bei 1,75 Promille. Im Mai 2019 beantragte der Kläger bei dem beklagten Eifelkreis Bitburg-Prüm die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Daraufhin ordnete der Beklagte die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an. Da der Kläger dieser Anordnung nicht nachkam, lehnte er im Juli 2019 die Neuerteilung der Fahrerlaubnis ab.

Die hiergegen gerichtete Klage blieb ohne Erfolg. Zur Begründung führten die Richter der 1. Kammer aus, dem Kläger stehe

kein Anspruch auf Neuerteilung der beantragten Fahrerlaubnis zu. Der Beklagte habe zu Recht darauf geschlossen, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei, da er der Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht nachgekommen sei.

Zwar rechtfertige nicht bereits eine einmalige Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss mit weniger als 1,6 Promille die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Dennoch sei diese zu Recht ergangen, da Anhaltspunkte für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung und ein fehlendes Trennungsvermögen zwischen dem Konsum von Alkohol und der Teilnahme am Straßenverkehr bestanden hätten. Indem der Kläger seine Zugmaschine im alkoholisierten Zustand geführt habe, habe er bereits einmal ein unzureichendes Trennungsvermögen bewiesen. Hinzu komme, dass er im Laufe des Abends weiter Alkohol zu sich genommen und eine Blutalkoholkonzentration von 1,75 Promille aufgewiesen habe. Bei Werten von mehr als 1,6 Promille sei jedoch regelmäßig von einer gewissen „Giftfestigkeit“ des Betroffenen auszugehen. Zudem habe der Kläger trotz seiner enormen Alkoholisierung kaum Ausfallerscheinungen gehabt, was für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung spreche. Weiterhin hätten hinreichende Anhaltspunkte dafür bestanden, dass er auch in Zukunft nicht zwischen schädlichem Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen vermöge. Dafür spreche insbesondere, dass es sich um einen Berufskraftfahrer handele, der regelmäßig auf die Teilnahme am Straßenverkehr angewiesen sei. Durch den Alkoholkonsum am Unfalltag habe er jedoch riskiert, am nächsten Morgen nicht rechtzeitig wieder fahrtüchtig zu sein. Insofern zeige sich ein Dauerkonflikt zwischen der Neigung, Alkohol in die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Mengen zu konsumieren, und der beruflichen Notwendigkeit, zu festgelegten Zeiten am Straßenverkehr teilzunehmen. Ein ausreichender Grund für die Nichtvorlage des Gutachtens sei nicht erkennbar, weshalb der Beklagte die Neuerteilung der Fahrerlaubnis habe versagen müssen. Hieran ändere auch die Tatsache nichts, dass der Kläger seiner beruflichen Tätigkeit ohne Fahrerlaubnis nicht nachgehen könne.

Urteil des VG Trier vom 15.07.2020, Az.: 1 K 1305/20

Pressemitteilung VG Trier vom 05.08.2020

VG Neustadt: Alkoholisiert auf dem Fahrrad unterwegs – Radfahrverbot rechtmäßig

Der in der Stadt Landau wohnhafte Kläger wurde mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 13.07.2018 wegen einer Trunkenheitsfahrt im Straßenverkehr verurteilt: Zeugen hatten bei der Polizei gemeldet, dass er am 27.05.2018 um 20.00 Uhr in Landau mit dem Fahrrad in auffälliger Weise gefahren sei.

Beim Eintreffen der Polizei schob der Kläger das Fahrrad. Ein freiwilliger Atemalkoholtest lag bei 1,73 Promille. Der Kläger willigte in eine Blutprobe ein und gab an, drei bis vier Weinschorlen getrunken zu haben. Nach den Feststellungen des Arztes stand er unter sehr starker Beeinflussung durch Alkohol. Die Blutprobe von 22.03 Uhr ergab eine Blutalkoholkonzentration in Höhe von 2,21 Promille. Nachdem die beklagte Stadt Landau von der Verurteilung erfahren hatte, forderte sie den Kläger im Oktober 2018 auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Frage seiner Fahreignung vorzulegen. Da der Kläger das Gutachten in der Folgezeit nicht beibrachte, untersagte ihm die Beklagte mit Bescheiden vom 10.01.2019 und 12.11.2019 die Nutzung aller fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr.

Den vom Kläger eingelegten Widerspruch wies der Stadtrechtsausschuss der Beklagten mit Widerspruchsbescheid vom 05.12.2019 zurück. Dagegen erhob der Kläger im Januar 2020 Klage und machte geltend, die Beklagte habe nicht berücksichtigt, dass er erstmalig mit dem Fahrrad im Straßenverkehr auffällig geworden sei. Die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens habe er sich aufgrund finanzieller Probleme nicht leisten können. Als Kind habe er den Radsport „professionell“ betrieben, sei aber im Alter von zwölf Jahren verunfallt und habe einen Schädelbasisbruch mit bleibenden Gehirnschäden erlitten. Aufgrund der Behinderung habe er keine Berufsausbildung machen können und sei auf die Nutzung eines Fahrrads existenziell angewiesen für Außenkontakte, Arztbesuche und zur Versorgung seiner Mutter.

Die 1. Kammer des Gerichts hat die Klage mit Urteil abgewiesen. Zur Begründung führten die Richter aus: Das von der Beklagten gegenüber dem Kläger ausgesprochene Verbot, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge aller Art (also insbesondere auch ein Fahrrad) im öffentlichen Straßenverkehr zu führen, sei rechtmäßig. Nach den einschlägigen Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung sei von der Fahrerlaubnisbehörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzufordern, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer BAK von 1,6 Promille oder mehr geführt worden sei. Lege der Betroffene das angeforderte Gutachten nicht oder nicht fristgerecht vor, dürfe die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen schließen und die daraus folgenden, gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen ergreifen.

Die Gutachtensanordnung der Beklagten sei rechtmäßig ergangen. Der Kläger habe am 27.05.2018 ein Fahrzeug (ein Fahrrad) im öffentlichen Straßenverkehr geführt mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 Promille. Dieser Sachverhalt ergebe sich aus dem rechtskräftigen Strafbefehl vom 13.09.2018, dessen Inhalt der Kläger gegen sich gelten lassen müsse. Es sei in der Rechtsprechung geklärt, dass die Teilnahme mit einem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr mit einer BAK von mehr als 1,6 Promille die Fahreignung insgesamt, das heißt auch für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge, in Frage stelle, und die medizinisch-psychologische Untersuchung auch gegenüber Personen, die nicht über eine Fahrerlaubnis verfügten, ohne Rücksicht auf die Einzelfallumstände.

de zulässig und insbesondere nicht unverhältnismäßig sei.

Soweit der Kläger einwende, ein medizinisch-psychologisches Gutachten wegen fehlender finanzieller Mittel nicht beibringen zu können, sei dieser Umstand unbeachtlich. Auch der Umstand, dass der Kläger erstmals mit dem Fahrrad unter Alkoholeinfluss auffällig geworden sei, mache die Gutachtensanordnung nicht unverhältnismäßig. Schließlich könne der Umstand, dass der Kläger zur Bewältigung seines Alltags, zur Versorgung seiner Mutter und zur sozialen Teilhabe auf das Fahrrad angewiesen sei, das Fahrverbot für das Fahrrad nicht verhindern. Diesen beachtlichen Belangen des Klägers stehe das ebenfalls sehr hoch zu bewertende öffentliche Interesse an der allgemeinen Sicherheit des Straßenverkehrs für andere Verkehrsteilnehmer gegenüber. Die Gefahren, die von alkoholbedingt ungeeigneten Fahrradfahrern ausgingen, seien nicht unerheblich, sondern könnten auch zu schwerwiegenden Schadensereignissen führen. Auch unter Berücksichtigung der Grundrechte des Betroffenen, insbesondere der allgemeinen Handlungsfreiheit und einer Basismobilität durch die grundsätzlich voraussetzungslose Nutzung eines Fahrrads, sei ein vollständiges Verbot dieses Fortbewegungsmittels rechtlich nicht zu beanstanden.

Urteil des VG Neustadt vom 12.08.2020, Az.: 1 K 48/20

Pressemitteilung VG Neustadt vom 26.08.2020

Fiktive Schadensabrechnung, maßgeblicher Zeitpunkt

BGB §§ 249 Abs. 2 S. 1, 254 Abs. 2

Bei der fiktiven Schadensberechnung ist für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs materiell-rechtlich der Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung, verfahrensrechtlich regelmäßig der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich. Vorher eintretende Preissteigerungen für die günstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt, auf die der Schädiger den Geschädigten gem. § 254 Abs. 2 BGB verweisen darf, gehen daher in der Regel zulasten des Schädigers. (amtl. Leits.)

BGH, Urt. v. 18.02.2020 – VI ZR 115/19 (LG Saarbrücken)

Zum Sachverhalt:

Die Kl. nimmt die Bekl. als Haftpflichtversicherer auf Ersatz restlichen Sachschadens aus einem Verkehrsunfall vom 09.12.2016 in Anspruch, für den die volle Haftung der Bekl. dem Grunde nach außer Streit steht.

Auf der Grundlage eines noch im Dezember 2016 eingeholten Privatgutachtens verlangte die Kl. fiktive Reparaturkosten

i.H.v. 5.080,40 €, auf die die Bekl. am 20.01.2017 3.599,91 € zahlte. Kosten für die Lackierung des Dachraums und die Beilackierung der Tür, für die Sichtprüfung, Verbringungskosten und UPE-Aufschläge ersetzte sie nicht. Außerdem verwies sie die Kl. auf die niedrigeren Stundenverrechnungssätze der nicht markengebundenen Fachwerkstatt B.

Mit der Klage hat die Kl. den Differenzbetrag von 1.480,49 € zuzügl. Nebenforderungen geltend gemacht. Das AG hat ihr den Ersatz von zusätzlichen (Bei-)Lackierungskosten i.H.v. 205,65 € zuzügl. Nebenforderungen zugesprochen und die Klage im Übrigen abgewiesen. Auf die Berufung der Kl. hat das LG unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen ferner Ersatz der UPE-Aufschläge i.H.v. 92,29 € nebst Zinsen zuerkannt.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision wendet sich die Kl. gegen die Verweisung auf die niedrigeren Stundenverrechnungssätze der Referenzwerkstatt B und begehrt über die von den Instanzgerichten zugesprochenen Beträge hinaus weitere 929,50 € nebst Zinsen.

■ Aus den Gründen:

I. Das Berufungsgericht hat ebenso wie das AG seiner Entscheidung die Stundenverrechnungssätze der von der Bekl. benannten günstigeren Werkstatt B zugrunde gelegt. Die Voraussetzungen für eine wirksame Verweisung seien gegeben, weil die Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her einer Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt entspreche. Umstände, die der Zumutbarkeit der Reparatur in der Werkstatt B entgegenstünden, seien nicht ersichtlich. Dabei seien die Stundenverrechnungssätze dieser Werkstatt zugrunde zu legen, wie sie auch von der Bekl. in ihrer Zahlung vom 20.01.2017 berücksichtigt worden seien. Die erst danach erfolgte Preiserhöhung führe zu keiner anderen Bewertung. Zwar richte sich der Zeitpunkt der Schadensbemessung eines Geldersatzanspruchs materiell-rechtlich nach den Verhältnissen im Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung. Werde die noch offene Forderung eingeklagt, sei verfahrensrechtlich der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich. Allerdings habe der Geschädigte eines Kfz-Unfalls entspr. der sich aus § 254 BGB ergebenden Schadensminderungspflicht die Wiederherstellung möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis und gegebenenfalls schon vor Ablauf der dem Haftpflichtversicherer zustehenden Prüfungsfrist durchzuführen. Es erscheine daher gerechtfertigt, für die fiktive Schadensabrechnung den Geschädigten so zu stellen, wie wenn er, seiner Schadensminderungspflicht entsprechend, zeitnah die Wiederherstellung durchgeführt hätte. Für die Bemessung des gedachten Wiederherstellungswerts sei dann der Zeitpunkt des Unfallgeschehens maßgeblich. Würde dagegen auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung abgestellt, führte dies zu dem bei der fiktiven Abrechnung unpraktikablen Ergebnis, dass die zum Unfall erhobene Schadensprognose (bezügl. der Reparaturkosten oder des Wiederbeschaffungswerts) kurz vor Schluss der mündlichen Verhandlung erneut zu überprüfen wäre, um Preisänderungen einbeziehen zu können. Im Übrigen sei es

dem Geschädigten jederzeit möglich, auch noch nachträglich zu einer konkreten Schadensabrechnung überzugehen, wenn er sich später für eine Reparatur entscheide und deren Kosten den ursprünglich prognostizierten Aufwand überschritten. Damit sei sichergestellt, dass nach dem Unfall eingetretene Preissteigerungen weiterhin zulasten des Schädigers gingen, allerdings nur, soweit sie sich tatsächlich beim Geschädigten ausgewirkt hätten.

Ob statt auf den Unfallzeitpunkt auf den Zeitpunkt der Verweisung auf die günstigere Werkstatt abzustellen sei, bedürfe hier keiner Entscheidung, da die im Unfallzeitpunkt geltenden Tarife ausweislich des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen den Tarifen zum Verweisungszeitpunkt entsprochen hätten.

II. Diese Ausführungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung nicht in vollem Umfang stand. Vorliegend ist für die Bemessung des Ersatzanspruchs der Kl. nicht der Zeitpunkt des Unfalls (oder der Verweisung auf die Werkstatt B) maßgeblich, sondern der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung.

1. Allerdings ist auf der Grundlage der für den Senat bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts dessen Beurteilung, dass die Bekl. die Kl. auf die günstigere Reparaturmöglichkeit in der Werkstatt B verweisen durfte, revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Nach ständiger Senatsrechtsprechung muss sich der Geschädigte bei fiktiver Schadensabrechnung gem. § 254 Abs. 2 BGB vom Schädiger auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen freien Fachwerkstatt verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt entspricht und wenn er gegebenenfalls vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Werkstatt unzumutbar machen würden (vgl. nur Senatsurt. v. 25.09.2018 – VI ZR 65/18, NJW 2019, 852, Rn. 6 m.w.N. = r+s 2019, 114). Die Würdigung des Berufungsgerichts, dass nach diesen Grundsätzen die Voraussetzungen für eine Verweisung der Kl. an die Werkstatt B an sich erfüllt waren, greift die Revision nicht an. Sie wendet sich vielmehr gegen die Annahme des Berufungsgerichts, dass die zwischenzeitliche Preiserhöhung in der Verweisungswerkstatt nicht zu berücksichtigen sei.

Soweit die Kl. in diesem Zusammenhang weiterhin geltend macht, die Preise seien schon im Zeitpunkt der Verweisung im Januar 2017 erhöht gewesen – woraus die Kl. vor den Instanzgerichten abgeleitet hat, dass die Verweisung als solche bereits unwirksam sei – steht dem schon die den Senat bindende Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, dass die Preiserhöhung in der Werkstatt B erst später erfolgte und die im Unfallzeitpunkt geltenden Tarife den Tarifen zum Verweisungszeitpunkt entsprachen. Bezug genommen hat das Berufungsgericht zudem auf die Feststellungen des AG und damit auch darauf, dass die Stundenverrechnungssätze der Werk-

statt B im Dezember 2016 und in den nachfolgenden drei Monaten dieselben waren. Mit diesen Feststellungen setzt sich die Revisionsbegründung nicht auseinander, insbesondere erhebt sie diesbezüglich keinen zulässigen und begründeten Revisionsangriff. Sie beschränkt sich insoweit lediglich darauf, einen anderen Sachverhalt zu behaupten. Die Feststellung des Berufungsgerichts, dass die Preiserhöhung erst nach Zahlung und Verweisung durch die Bekl. eintrat, ist daher gem. § 559 Abs. 2 ZPO für den Senat bindend.

2. Revisionsrechtlich zu beanstanden ist allerdings die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass die zwischenzeitlich erfolgte Erhöhung der Preise in der Verweisungswerkstatt in die Schadensbemessung nicht einzubeziehen sei.

a) Wie im Ausgangspunkt vom Berufungsgericht zutreffend gesehen, ist der materiell-rechtlich maßgebliche Zeitpunkt für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs in Geld – im Rahmen der Grenzen des Verjährungsrechts – der Zeitpunkt, in dem dem Geschädigten das volle wirtschaftliche Äquivalent für das beschädigte Recht zufließt (Senatsurt. v. 17.10.2006 – VI ZR 249/05, BGHZ 169, 263 Rn. 16 = r+s 2007, 37), also der Zeitpunkt der vollständigen Erfüllung (vgl. Senatsurt. v. 21.04.1998 – VI ZR 230/97, VersR 1998, 995, 997, juris Rn. 17; BGH, Urt. v. 6.11.1986 – VII ZR 97/85, BGHZ 99, 81, 86, juris Rn. 9; Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 81; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 314). Verfahrensrechtlich ist, wenn noch nicht vollständig erfüllt ist, der prozessual letztmögliche Beurteilungszeitpunkt, regelmäßig also der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung, maßgeblich (Senatsurt. v. 17.10.2006 – VI ZR 249/05, BGHZ 169, 263 Rn. 16 = r+s 2007, 37; v. 21.04.1998 – VI ZR 230/97, VersR 1998, 995, 997, juris Rn. 17; BGH, Urt. v. 12.07.1996 – V ZR 117/95, BGHZ 133, 246, 252, juris Rn. 18 = r+s 1996, 404; v. 06.11.1986 – VII ZR 97/85, BGHZ 99, 81, 86, juris Rn. 9; v. 23.01.1981 – V ZR 200/79, BGHZ 79, 249, 257 f., juris Rn. 27; v. 18.01.1980 – V ZR 110/76, VersR 1980, 454, juris Rn. 11; Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 79; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 317; Lange/Schiemann, Schadensersatz, 3. Aufl., S. 45). Diese Grundsätze dienen in erster Linie dem Schutz des Gläubigers gegen eine verzögerte Ersatzleistung des Schuldners. Zusätzliche Schäden und eine Verteuerung der Wiederherstellungskosten vor vollständiger Erfüllung, etwa durch Preissteigerungen, gehen deshalb i.d.R. zu dessen Lasten (vgl. Senatsurt. v. 23.03.1976 – VI ZR 41/74, BGHZ 66, 239, 245, juris Rn. 22; BGH, Urt. v. 06.11.1986 – VII ZR 97/85, BGHZ 99, 81, 86, juris Rn. 9; OLG Köln, VersR 1993, 374, 375, juris Rn. 20; Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 81; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 311; König in Hentschel/König/Dauer, StraßenverkehrsR, 45. Aufl., § 12 StVG Rn. 5; Zwickel, NZV 2019, NZV Jahr 2019, 616 ff.). Preisveränderungen erst nach vollständiger Erfüllung der Ersatzpflicht, auch wenn sie noch während des gerichtlichen Verfahrens eintreten, spielen dagegen grundsätzlich keine Rolle (Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 82; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 314; Lange/Schiemann, Schadensersatz, 3. Aufl., S. 46).

Die genannten Grundsätze finden auch auf die Abrechnung fiktiver Reparatur- und Wiederbeschaffungskosten Anwendung, während im Fall der konkreten Schadensabrechnung auf die Umstände desjenigen Zeitpunkts abzustellen ist, in dem der Zustand i.S.v. § 249 BGB hergestellt worden ist (BGH, Urt. v. 11.01.1951 – III ZR 83/50, BGHZ 1, 34, 40, juris Rn. 9; Schiemann in Staudinger, BGB, Neubearb. 2017, vor §§ 249 ff. Rn. 83; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 315; Lange/Schiemann, Schadensersatz, 3. Aufl., S. 48). Etwas anderes ergibt sich entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung nicht daraus, dass bei fiktiver Schadensberechnung der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen ermittelt wird. Zwar disponiert hier der Geschädigte, der nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer objektiven Grundlage zufrieden gibt (Senatsurt. v. 17.09.2019 – VI ZR 396/18, juris Rn. 9; v. 03.12.2013 – VI ZR 24/13, NJW 2014, 535 Rn. 10 = r+s 2020, 50). Hinweise der Schädigerseite auf Referenzwerkstätten dienen nur dazu, der in dem vom Geschädigten vorgelegten Sachverständigengutachten vorgenommenen Abrechnung entgegenzutreten (Senatsurt. v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13, NJW 2014, 3236 Rn. 9 = r+s 2014, 476; v. 03.12.2013 – VI ZR 24/13, NJW 2014, 535 Rn. 10 = r+s 2014, 98; v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12, VersR 2013, 876 Rn. 11 = r+s 2013, 358). Diese Loslösung des Schadensersatzanspruchs von den tatsächlich getätigten (aber nicht vorgetragenen) Herstellungsmaßnahmen und Aufwendungen ändert aber nichts daran, dass nach den oben angeführten Grundsätzen Preissteigerungen, die für eine fiktive Reparatur in der Referenzwerkstatt anfallen würden, bis zur vollständigen Bezahlung des objektiv zur Schadensbeseitigung erforderlichen Betrags (bzw. revisionsrechtlich bis zur letzten mündlichen Tatsachenverhandlung) grundsätzlich berücksichtigungsfähig sind.

b) Die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Maßgeblichkeit der genannten Zeitpunkte für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs lässt sich entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht dadurch infrage stellen, dass sich aus ihnen im Prozess die Notwendigkeit ergeben kann, einem etwaigen Vortrag zwischenzeitlicher Preisänderungen durch Beweisaufnahme nachzugehen (anders, aber wohl nur für den Fall des Preis- oder Wertverfalls, Sanden/Völtz, SachsachenR des Kraftverkehrs, 2011 Rn. 184 f.).

c) Die Ansicht des Berufungsgerichts, abweichend von den oben genannten Grundsätzen sei der Zeitpunkt des Unfallgeschehens maßgeblich für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs, weil der Geschädigte die Wiederherstellung des beschädigten Kfz entspr. der sich aus § 254 BGB ergebenden Schadensminderungspflicht möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis durchzuführen habe, ist nicht frei von Rechtsfehlern. Zutreffend ist zwar, dass im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung zu berücksichtigen ist, wann die gedachte Herstellung durchzuführen gewesen wäre. Eine generelle, von den Umständen des Einzelfalls losgelöste Obliegenheit des Geschädigten, die Wiederherstellung im Interes-

se des Schädigers an der Geringhaltung der Kosten möglichst zeitnah nach dem schädigenden Ereignis vorzunehmen, lässt sich aber aus § 254 Abs. 2 S. 1 BGB nicht herleiten und würde die oben genannten Grundsätze in ihr Gegenteil verkehren (zu weitgehend daher Freymann/Rüßmann in Freymann/Wellner, jurisPK-StraßenverkehrsR, 1. Aufl., § 249 BGB Rn. 89, der allerdings im Folgenden für den Fall von Preissteigerungen darauf abstellt, ob die Schadensbeseitigung aus „vom Geschädigten zu vertretenden Umständen“ nicht zeitnah erfolgt ist). Anderes ergibt sich insbesondere nicht aus dem Senatsurt. v. 06.11.1973 – VI ZR 27/73 (BGHZ 61, 346, juris Rn. 7).

aa) Die Vorschrift des § 254 Abs. 2 S. 1 letzter Halbsatz BGB setzt voraus, dass es der Geschädigte schuldhaft unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Dieses Verschulden bedeutet nicht die vorwerfbare Verletzung einer gegenüber einem anderen bestehenden Leistungspflicht, sondern ein Verschulden gegen sich selbst, also die Verletzung einer im eigenen Interesse bestehenden Obliegenheit (BGH, Urt. v. 25.01.2018 – VII ZR 74/15, NJW 2018, 944 Rn. 25 m.w.N.). Von der Verletzung einer Obliegenheit kann nur ausgegangen werden, wenn der Geschädigte unter Verstoß gegen Treu und Glauben diejenigen Maßnahmen unterlässt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch an der Stelle des Geschädigten zur Schadensabwehr oder -minderung ergreifen würde (vgl. Senatsurt. v. 12.02.2019 – VI ZR 141/18, VersR 2019, 564 Rn. 23 = r+s 2019, 226; v. 07.02.2017 – VI ZR 182/16, NJW 2017, 2182 Rn. 9 = r+s 2017, 216; v. 18.03.2014 – VI ZR 10/13, VersR 2014, 849 Rn. 28; BGH, Urt. v. 25.01.2018 – VII ZR 74/15, NJW 2018, 944 Rn. 25). Entscheidender Abgrenzungsmaßstab ist also der Grundsatz von Treu und Glauben. In anderen Vorschriften zum Ausdruck kommende Grundentscheidungen des Gesetzgebers dürfen dabei nicht unterlaufen werden (vgl. nur Senatsurt. v. 12.02.2019 – VI ZR 141/18, VersR 2019, 564 Rn. 23 = r+s 2019, 226; v. 18.03.2014 – VI ZR 10/13, NJW 2014, 2874 Rn. 28; jew. m.w.N.).

bb) Grundsätzlich ist es Sache des Schädigers, die Schadensbeseitigung zu finanzieren (Senatsurt. v. 06.11.1973 – VI ZR 27/73, BGHZ 61, 346, 348, juris Rn. 7). Der Geschädigte hat Anspruch auf sofortigen Ersatz und ist unter Umständen berechtigt (vgl. Senatsurt. v. 06.11.1973 – VI ZR 27/73, a.a.O. S. 348 ff., juris Rn. 7 ff.), grundsätzlich aber nicht verpflichtet, den Schaden zunächst aus eigenen Mitteln zu beseitigen oder gar Kredit zur Schadensbehebung aufzunehmen (BGH, Urt. v. 16.11.2005 – IV ZR 120/04, VersR 2006, 215 Rn. 37 = r+s 2006, 166; v. 18.02.2002 – II ZR 355/00, NJW 2002, 2553, 2555, juris Rn. 18; v. 26.05.1988 – III ZR 42/87, NJW 1989, 290, juris Rn. 17; OLG Düsseldorf, Urt. v. 09.04.2019 – I U 139/18, juris Rn. 44). Dieser Rechtsgrundsatz würde unterlaufen, sähe man den Geschädigten schadensrechtlich grundsätzlich als verpflichtet an, die Schadensbeseitigung zeitnah nach dem schädigenden Unfall vorzunehmen und damit ganz oder teilweise aus eigenen oder fremden Mitteln vorzufinanzieren. Das Bestehen einer derartigen Obliegenheit kommt nur dann in Betracht, wenn dem Geschädigten im Einzelfall ausnahmsweise ein Zuwarten mit der Schadensbeseitigung als Verstoß gegen Treu und Glauben vorgeworfen werden kann (vgl. zu solchen Fällen BGH, Urt. v. 14.04.2010 – VIII ZR 145/09, NJW 2010,

2426 Rn. 32; OLG Saarbrücken, Urt. v. 27.02.2007 – 4 U 470/06-153, juris Rn. 25; OLG Düsseldorf, ZfS 1997, 253, juris Rn. 6; Oetker in MünchKomm-BGB, 8. Aufl., § 254 Rn. 90).

cc) Diese Voraussetzung ist hier nicht gegeben. Es entspricht insbes. nicht dem Schutzzweck des § 254 Abs. 2 S. 1 BGB, den Schädiger vor Preissteigerungen in der von ihm vorgeschlagenen Werkstatt zu schützen, die in der Zeit eintreten, in der er seiner Ersatzpflicht nicht (vollständig) nachkommt.

3. Die Bekl. hat den Ersatzanspruch der Kl., der sich hier wegen der wirksamen Verweisung nach den günstigeren Preisen der Werkstatt B. richtet, nicht vollständig erfüllt, weil sie – bei Zugrundelegung der von der Bekl. nicht angegriffenen Verurteilungen der Vorinstanzen – unberechtigte Abzüge bei den (Bei-)Lackierungskosten und den UPE-Aufschlägen vorgenommen hat. Zwischenzeitliche Preiserhöhungen in der Verweisungswerkstatt gehen daher zulasten der Bekl. Soweit das Berufungsgericht die Klage abgewiesen und die Kl. dies mit der Revision angegriffen hat – also i.H.v. 929,50 € nebst Zinsen –, war das Urteil somit aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird festzustellen haben, inwieweit die Referenzwerkstatt B die Preise für die erstattungsfähige Reparatur erhöht hat.

Anhängerschaftung

StVG § 7 Abs. 1

Zur Reichweite der Haftung des Halters eines Anhängers nach § 7 Abs. 1 StVG (amtl. Leits.)

BGH, Urt. v. 11.02.2020 – VI ZR 286/19 (LG Detmold)

Zum Sachverhalt:

Die Kl. macht im Wege des Direktanspruchs gegen den beklagten Haftpflichtversicherer Schadensersatzansprüche wegen eines Unfalls geltend, der sich am 18.01.2018 auf dem Parkplatz der VN der Bekl., der Firma B, in Bad Salzuflen ereignete und bei dem der Pkw der Kl. beschädigt wurde.

Der Ehemann der Kl., der bei der Firma B als Berufskraftfahrer angestellt ist, stellte das Fahrzeug der Kl. in einem Bereich des Parkplatzes ab, der als Stellplatz für abgekoppelte Sattelaufleger genutzt wird. Während des Sturmes „Friederike“ wurde ein in der Nähe abgestellter, bei der Bekl. haftpflichtversicherter Sattelaufleger durch starken Seitenwind gegen den Pkw der Kl. geschoben, der dabei einen Totalschaden erlitt.

Die Kl. hat behauptet, der Parkplatz der Firma B sei auch für Kunden und die Öffentlichkeit frei zugänglich, die Firma dulde zumindest dessen Benutzung durch Mitarbeiter und Dritte. Der schadensursächliche Sattelaufleger sei nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen.

Das AG hat die Klage abgewiesen, die Berufung der Kl. hatte keinen Erfolg. Mit ihrer vom LG zugelassenen Revision verfolgt die Kl. ihr Klagebegehren weiter.

■ Aus den Gründen:

I. Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung ausgeführt, der Kl. stehe ein Anspruch gegen die Bekl. aus § 7 StVG, § 115 VVG nicht zu. Das AG habe das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG zu Recht abgelehnt. Der nach der höchstrichterlichen Rspr. erforderliche örtliche und zeitliche Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebs-einrichtung des Aufliegers sei nicht feststellbar. Der Schaden beruhe allein auf einer äußeren, windbedingten Krafteinwirkung auf den auf dem Parkplatz abgestellten Lkw-Auflieger.

Ein Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang sei nicht zu erkennen. Soweit diesbezüglich der Vorgang des Abstellens in Betracht komme, sei zusätzlich erforderlich, dass das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß abgestellt worden sei. Dies könne vorliegend allenfalls dann anzunehmen sein, wenn – was streitig sei – beim Abstellen des Aufliegers keine Unterlegkeile verwendet worden wären. Dass hierzu eine Pflicht bestanden habe, sei jedoch nicht ersichtlich. § 41 Abs. 14 StVZO sehe insoweit lediglich die Pflicht vor, Unterlegkeile mitzuführen, regele jedoch nicht deren Gebrauch. Unabhängig davon dienen Unterlegkeile der Sicherung der Fahrzeuge an einer Steigung, nicht jedoch in der Ebene. Auf den in der Akte befindlichen Lichtbildern sei jedoch kein Gefälle auf dem Parkplatz zu erkennen. Eine Pflicht zur Nutzung von Unterlegkeilen ergebe sich auch nicht allein aus einer Unwetterwarnung, zumal in Abwesenheit eines Gefälles schon unklar sei, wo in Erwartung eines Sturmereignisses Unterlegkeile zu positionieren gewesen wären. Im Ergebnis sei das Abstellen des Aufliegers ohne Verwendung von Unterlegkeilen nicht als verkehrswidrig anzusehen, so dass sich aus dem Abstellen allein kein Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang ergebe.

Einen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung vermöge die Kammer ebenfalls nicht zu erkennen. Ein solcher wäre allenfalls dann zu bejahen, wenn man bereits einen Rollvorgang als ausreichend dafür erachten würde, dass sich eine typische Gefahr eines Anhängers verwirklicht habe. Ob vorliegend von einem Rollvorgang gesprochen werden könne, sei jedoch bereits fraglich. Denn der Auflieger sei vom Wind zur Seite gedrückt worden. Es handele sich mithin nicht um eine „Bewegung in Richtung der Räder“. Allerdings sei hier auch nicht auszuschließen, dass die Räder des Aufliegers dessen Seitwärtsbewegung begünstigt hätten, da auch ein Drehen eines Fahrzeugs auf der Stelle in der Regel immer mit einer Rollbewegung der Reifen einhergehe. Letztlich könne dies jedoch dahinstehen, da sich aus dem Urteil des BGH vom 27.11.2007 – VI ZR 210/06 ergebe, dass allein der Umstand des Rollens eines Fahrzeugs für die Verwirklichung einer typischen Gefahr nicht ausreiche. Dem schließe sich die Kammer an. Denn erforderlich für eine Haftung sei die Verwirklichung einer Ge-

fahr, vor der § 7 StVG den Verkehr schützen solle. Diese Vorschrift solle jedoch vor den spezifischen Gefahren schützen, die von Kfz ausgingen. Zwar würden in § 7 Abs. 1 StVG auch Anhänger, also nicht motorisierte Fahrzeuge, genannt. Stellte man jedoch für die Verwirklichung einer kraftfahrzeugspezifischen Gefahr ausschließlich auf die Rollbewegung der Reifen ab, würde dies die Grenze zwischen Kfz und nicht motorisierten Fahrzeugen verschwimmen lassen. Aus der Rspr. und aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift ergebe sich vielmehr, dass im Falle eines schadensverursachenden Anhängers die Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs in irgendeiner Form auf den Anhänger fortgewirkt haben müsse, dieser also etwa von einem Kfz in eine bestimmte Position gebracht worden sei, aus der sich eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer oder Fahrzeuge ergebe. Dies sei bei einem Sattelaufleger, der auf einem unstreitig hierfür vorgesehenen Stellplatz geparkt worden sei, jedoch nicht der Fall.

Da das Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb“ bereits aus diesen Gründen nicht erfüllt sei, könne die Frage offenbleiben, ob es sich bei dem Parkplatz der Firma B um einen öffentlichen oder privaten Parkplatz handle.

Aus den Gründen: II. Diese Erwägungen halten revisionsrechtlicher Prüfung nicht in jeder Hinsicht stand. Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen kann ein Anspruch der Kl. auf Ersatz des ihr entstandenen Sachschadens gegen die Bekl. aus § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, § 7 Abs. 1 StVG nicht verneint werden.

1. Voraussetzung einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG in der Fassung des zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19.07.2002 (BGBl. I S. 2674) ist, dass bei dem Betrieb eines Kfz oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kfz mitgeführt zu werden, eines der in der Vorschrift genannten Rechtsgüter verletzt bzw. geschädigt worden ist. Nach der st. Rspr. des Senats ist das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ im Hinblick auf Kfz entspr. dem umfassenden Schutzzweck der Norm weit auszulegen. Denn die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz 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 Kfz entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kfz ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d. h., wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kfz (mit)geprägt worden ist. 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 Haftungs Vorschrift schadlos gehalten werden soll, d. h., die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es damit grundsätzlich maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung

des Kfz steht (vgl. nur Senatsurt. v. 26.03.2019 – VI ZR 236/18, VersR 2019, 897 Rn. 8 m.w.N. = r+s 2019, 410), was im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände zu entscheiden ist (vgl. Senatsurt. v. 24.03.2015 – VI ZR 265/14, VersR 2015, 638 Rn. 13 = r+s 2015, 253). Der Betrieb eines Fahrzeugs dauert fort, solange der Fahrer das Fahrzeug im Verkehr belässt und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbesteht (vgl. Senatsurt. v. 9.1.1959 – VI ZR 202/57, BGHZ 29, 163, 169, juris Rn. 10; v. 25.10.1994 – VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 18 ff. = r+s 1995, 44; vom 16.4.1996 – VI ZR 79/95, VersR 1996, 856, juris Rn. 13 = r+s 1996, 261; König in Hentschel/König/Dauer, StraßenverkehrsR, 45. Aufl., StVG § 7 Rn. 7).

Diese Grundsätze sind entsprechend auf den Betrieb von Anhängern anzuwenden, soweit sie dazu bestimmt sind, von einem Kfz mitgeführt zu werden. Ziel des Änderungsgesetzes vom 19.7.2002, mit dem die eigenständige Halterhaftung für diese Anhänger eingeführt wurde, war es, für sie in gleicher Weise eine Gefährdungshaftung zu schaffen wie für Kfz (vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BT-Drucks. 14/7752 S. 50, und Stellungnahme der Bundesregierung hierzu BT-Drucks. 14/7752 S. 56; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, StraßenverkehrsR, 26. Aufl., StVG § 7 Rn. 12).

2. Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe ist die Begründung des Berufungsgerichts, mit der es eine Schadensverursachung bei Betrieb des bei der Bekl. haftpflichtversicherten Sattelauflegers im Streitfall verneint hat, nicht frei von Rechtsfehlern.

a) Entgegen der Auffassung der Revision ist es allerdings nicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht eine Zurechnung des geltend gemachten Sachschadens zu der von dem Sattelaufleger ausgehenden Betriebsgefahr i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG nicht wegen der behaupteten unzureichenden Sicherung des Anhängers beim Abstellen auf dem Parkplatz der Firma B bejaht hat. Das Berufungsgericht ist insoweit zu Recht zunächst davon ausgegangen, dass der Betrieb des Fahrzeugs nicht endet, solange eine durch pflichtwidriges Abstellen verursachte Gefahrenlage für den Verkehr noch fortwirkt (vgl. Senatsurt. v. 25.10.1994 – VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 15 ff. = r+s 1995, 44), hat aber unter Würdigung der Umstände des Streitfalls keinen Verstoß gegen Sicherungspflichten feststellen können. Konsequenterweise hat das Berufungsgericht deshalb auch keinen Ansatzpunkt für eine verschuldensabhängige Haftung gesehen. Dagegen ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

aa) Gegen den rechtlichen Ausgangspunkt des Berufungsgerichts bestehen keine Bedenken. Unter dem Gesichtspunkt der deliktischen Verkehrssicherungspflicht ist derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden

zu bewahren (vgl. nur Senatsurt. v. 25.02.2014 – VI ZR 299/13, VersR 2014, 642 Rn. 8 f. = r+s 2014, 425; BGH, Urt. v. 19.07.2018 – VII ZR 251/17, VersR 2019, 53 Rn. 17 f.; jew. m.w.N.).

Es ist nicht ersichtlich, dass das Berufungsgericht bei seiner Beurteilung von abweichenden Maßstäben ausgegangen wäre. Soweit die Revision rügt, das Berufungsgericht habe übersehen, dass bei Abstellen eines Anhängers auch Pflichten aus § 14 Abs. 2 StVO resultieren würden, ergibt sich aus dem Umstand, dass diese Vorschrift in den Entscheidungsgründen nicht ausdrücklich genannt wird, kein Rechtsfehler. Denn die von der Revision angeführte Bestimmung des § 14 Abs. 2 S. 1 StVO, wonach der Fahrzeugführer die nötigen Maßnahmen treffen muss, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden, wenn das Fahrzeug verlassen wird, postuliert keine von der oben dargestellten allgemeinen Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich abweichenden Verhaltenspflichten. Der Revision kann insoweit nicht darin gefolgt werden, dass sich vorliegend aus der Pflicht zur Mitführung von (zwei) Unterlegkeilen gem. § 41 Abs. 14 StVZO automatisch auch eine Pflicht zu deren Verwendung aus § 14 Abs. 2 StVO ergeben würde. Denn auch für die Bestimmung der sich aus § 14 Abs. 2 StVO ergebenden Pflichten ist – nicht anders als im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherungspflicht – maßgeblich, welche Maßnahmen aufgrund der konkreten Gefahrenlage nach den Umständen des Einzelfalls – objektiv – erforderlich sind. Aus dem von der Revision angeführten Urteil des BGH vom 23.3.1962 – 4 StR 475/61, NJW 1962, 1164, 1165, ergibt sich nichts anderes. Dementsprechend hat das Berufungsgericht unter Würdigung der Umstände des Streitfalls und Auswertung der in der Akte befindlichen Lichtbilder geprüft, ob aufgrund der konkreten Gefährdungslage eine Pflicht zur Verwendung von Unterlegkeilen bestand. Es trifft nicht zu, dass das Berufungsgericht nur geprüft hätte, ob gegen eine Pflicht aus § 41 Abs. 14 StVZO verstoßen wurde, wie die Revision meint. Das Berufungsgericht hat lediglich – zutreffend – konstatiert, dass diese Vorschrift keine Vorgaben zum Einsatz der Unterlegkeile enthält. Es ist dagegen nicht davon ausgegangen, schon deshalb sei eine Verwendungspflicht ausgeschlossen.

bb) Auch die Würdigung der besonderen Umstände des Streitfalls durch das Berufungsgericht dahingehend, dass ohne feststellbares Gefälle vorliegend auch bei einer Sturmwarnung keine Pflicht bestanden habe, die Sicherungskeile zu verwenden, ist nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht hat bei seiner Beurteilung nicht allein auf das Fehlen eines Gefälles abgestellt, wovon die Revision auszugehen scheint, sondern hat auch die vorliegend gefährdungsrelevante Sturmlage in den Blick genommen. Insoweit erscheint das Argument des Berufungsgerichts plausibel, dass beim Abstellen des Anhängers schon nicht klar gewesen sei, wo in Erwartung des Sturmereignisses Unterlegkeile zu positionieren gewesen wären, um eine windbedingte Verschiebung des Anhängers zu verhindern, zumal nicht festgestellt ist, dass der Unfall durch ein Wegrollen des Anhängers verursacht wurde. Dagegen bringt die Revision auch nichts vor.

cc) Soweit die Revision geltend macht, das Berufungsgericht hätte durch Einholung des hierfür zum Beweis angebotenen Sachverständigengutachtens klären müssen, ob das Fahrzeug ohne Betätigung der Feststellbremse abgestellt worden und abgesattelt gewesen sei, wird diese Verfahrensrüge nicht ordnungsgemäß ausgeführt. Denn in dem von der Revision diesbezüglich in Bezug genommenen in erster Instanz eingereichten Schriftsatz der Kl. vom 03.08.2018, S. 3 wird kein Sachverständigenbeweis für eine entspr. Behauptung angeboten. Der dort angeregte Sachverständigenbeweis betrifft den Vortrag der Kl. zu den Eigenschaften der Unterlegkeile.

b) Auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen rechtlich fehlerhaft ist jedoch die Auffassung des Berufungsgerichts, nach dem Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG komme vorliegend eine Haftung nur bei der Verletzung von Sicherungspflichten beim Abstellen des Anhängers in Betracht. Damit verkennt das Berufungsgericht die Reichweite des Haftungsmerkmals „bei dem Betrieb“ im Sinne dieser Vorschrift.

aa) Der streitgegenständliche Schaden wurde dadurch verursacht, dass der bei der Bekl. haftpflichtversicherte Sattelaufleger durch starken Seitenwind gegen den auf demselben Parkplatz abgestellten Pkw der Kl. geschoben wurde. Es hat sich damit die aus der Konstruktion des Anhängers resultierende Gefahr einer unkontrollierten Bewegung durch Windeinfluss verwirklicht, die durch das Abstellen noch nicht beseitigt war, auch wenn dieses ordnungsgemäß erfolgte. Diese Gefahr wird im vorliegenden Fall nach den oben dargestellten Grundsätzen vom Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG erfasst, wenn sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Unfallverursachung im Verkehrsraum befand. Der notwendige Zusammenhang zwischen dem Betriebsvorgang und der streitgegenständlichen Schadensursache ist dann gegeben, unabhängig davon, ob sich der Anhänger zum Zeitpunkt seiner Verschiebung schon in Bewegung befand oder durch den Wind „in Richtung der Räder“ bewegt wurde. Unerheblich ist vorliegend auch, ob sich der Unfall im privaten oder öffentlichen Verkehrsraum ereignete. Denn nach gefestigter Senatsrechtsprechung erfordert der Betrieb eines Fahrzeugs i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG nicht seinen Einsatz auf öffentlicher Verkehrsfläche (vgl. nur Senatsurt. v. 24.03.2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 10 m.w.N. = r+s 2015, 253). Soweit im Urteil des Senats vom 09.01.1959 (VI ZR 202/57, BGHZ 29, 163, 169, juris Rn. 10) ausgeführt wird, der Betrieb werde „erst unterbrochen, wenn das Fahrzeug von der Fahrbahn gezogen und an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs aufgestellt wird“, ist dies nach dem Kontext der Entscheidungsgründe dahin zu verstehen, dass damit auch die Gefahrenlage für andere Verkehrsteilnehmer beendet werden muss, um den Betrieb zu beenden (vgl. auch König in Hentschel/König/Dauer, StraßenverkehrsR, 45. Aufl., § 7 StVG Rn. 5; Greger in Greger/Zwickel, HaftungsR des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 56; Kaufmann in Geigel, Der Haftpflichtprozess, 28. Aufl., Kap. 25 Rn. 58 f.).

Eine Verwirklichung der Betriebsgefahr läge im Streitfall dagegen dann nicht vor, wenn der Anhänger ordnungsgemäß außerhalb jeglichen Verkehrsraums abgestellt worden sein

sollte (vgl. auch Senatsurt. v. 24.03.2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 14 = r+s 2015, 253; Greger in Greger/Zwickel, HaftungsR des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 55).

bb) Das Berufungsgericht hat keine Feststellungen dazu getroffen, ob sich das Unfallereignis innerhalb oder außerhalb des Verkehrsraums ereignete. Aus dem vom Berufungsgericht festgestellten und zur Begründung seiner Ansicht herangezogenen Umstand, dass der Sattelaufleger auf einem hierfür vorgesehenen Stellplatz auf dem Parkplatz der Firma B abgestellt wurde, ergibt sich noch nicht, ob der Anhänger und der Pkw der Kl. innerhalb oder außerhalb des anderen Verkehrsteilnehmern als der VN der Bekl. zur Verfügung stehenden Verkehrsbereichs abgestellt worden ist. Nach dem somit revisionsrechtlich als zutreffend zu unterstellenden – nach dem Tatbestand des Berufungsurteils streitigen – Sachvortrag der Kl., wonach der Parkplatz der Firma B auch für Kunden und die Öffentlichkeit frei zugänglich gewesen sei und die Firma zumindest dessen Benutzung durch Mitarbeiter und Dritte geduldet habe, Sattelaufleger und Pkw der Kl. sich also im Bereich von Verkehrsflächen befanden, ist der geltend gemachte Sachschaden der Betriebsgefahr des Sattelauflegers zuzurechnen.

cc) Anders als das Berufungsgericht meint, kann demgegenüber nicht darauf abgestellt werden, im Falle eines schadensverursachenden Anhängers müsse die Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs in irgendeiner Form auf den Anhänger fortgewirkt haben, woran es im Streitfall fehle. Es kann insoweit dahinstehen, ob eine derartige teleologische Reduktion des Anwendungsbereichs des § 7 Abs. 1 StVG nach seiner Neufassung durch das zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19.07.2002 zulässig und erforderlich ist (so Greger in Greger/Zwickel, HaftungsR des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 119; vgl. auch AG München, BeckRS 2011, 4244; a. A. wohl Wussow/Fad, UHR, 16. Aufl., Kap. 17 Rn. 18). Denn allein der Umstand, dass der Sattelaufleger an einem hierfür vorgesehenen Ort – ordnungsgemäß – abgestellt wurde, schließt vorliegend entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts eine Fortwirkung der Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs noch nicht aus. Dies käme im Hinblick auf die hier wirkliche Gefahr lediglich dann in Betracht, wenn sich der Unfall vollständig außerhalb des Verkehrsraums ereignet hätte oder der Anhänger nicht von einem Zugfahrzeug abgestellt worden wäre (vgl. Greger a.a.O.), so dass dieser rechtliche Ansatz im Streitfall zu keinem anderen Ergebnis führt.

dd) Der Senat teilt auch nicht die von der Revisionserwidern und vereinzelt in der Instanz-Rspr. vertretene Ansicht, wenn als alleinige Schadensursache im ruhenden Verkehr die von außen wirkende Kraft des Windes in Betracht komme, realisiere sich die gerade in einem Fahrzeug liegende Gefahr nicht mehr. Das Fahrzeug unterscheidet sich dann nicht von anderen sperrigen Gegenständen, für die keine Gefährdungshaftung bestehe (so LG Tübingen, NJW 2010, 2290, 2291). Denn § 7 Abs. 1 StVG beschränkt die Einstandspflicht nicht auf fahrzeugspezifische Gefahren in dem Sinne, dass der in Rede stehende Schaden allein durch ein Fahrzeug verursacht

werden können müsste (vgl. Senatsurt. v. 25.10.1994 – VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 21 = r+s 1995, 44; Greger in Greger/Zwickel, HaftungsR des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 57). Mit einer Schadensverursachung durch vorsätzliche Inbrandsetzung eines ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeugs durch einen Dritten, die der Senat nicht als Verwirklichung der Betriebsgefahr i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG angesehen hat (Senatsurt. v. 27.11.2007 – VI ZR 210/06, VersR 2008, 656, 657, juris Rn. 11 f. = r+s 2008, 212), ist der Streitfall entgegen der Auffassung der Revisionserwidern nicht vergleichbar. Anders als die Brandstiftung ist die Beeinflussung von Fahrzeugen – insbes. mit höheren Aufbauten – durch Seitenwind grundsätzlich eine typische Gefahrenquelle des Straßenverkehrs, die bei wertender Betrachtung vom Schutzzweck der Gefährdungshaftung erfasst wird. Feststellungen, die im Streitfall eine andere Beurteilung unter dem von der Revisionserwidern genannten Gesichtspunkt einer Unfallverursachung durch höhere Gewalt i.S.d. § 7 Abs. 2 StVG rechtfertigen könnten, sind nicht getroffen.

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

Leistungsfreiheit der Kaskoversicherung aufgrund der Weigerung des Versicherungsnehmers, Fahrzeugdaten auslesen zu lassen

LG Köln (24. Zivilkammer), Urt. v. 26.03.2020 – 24 O 236/19

VVG § 28 Abs. 2

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils beizutreibenden Betrages.

Tatbestand:

I. Der Kläger unterhielt seit dem 07.01.2019 für seinen Pkw Audi A 8 mit dem amtlichen Kennzeichen ... bei der Beklagten u.a. eine Kfz-Vollkaskoversicherung (Anl. K 5, AnlH II), der zugrunde lagen die „Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB), Stand 01.04.2018“ (nur vorgelegt mit Stand 01.10.2017; Anl. B 15, AnlH II).

In der Vollkaskoversicherung ist eine Selbstbeteiligung von 300 € vereinbart.

2. Am 11.02.2019, 0.00 Uhr, nahm die Polizei in Wiehl auf der L 336 in Höhe Biebersteiner Stausee einen Kfz-Unfall mit dem Kläger als einzigem Beteiligten auf, der ausweislich der Unfallmitteilung (Bl. 2-3 BA) angab, er sei bei Schneeregen nach links von der Fahrbahn abgekommen, habe sein Fahrzeug nicht unter Kontrolle bekommen und habe sowohl die Leitplanke auf der linken Straßenseite als auch diejenige auf der rechten Seite touchiert.

3. Der Kläger meldete den Unfall auch der Beklagten.

Die Beklagte holte zur Schadenshöhe ein Gutachten des Sachverständigen K. vom 18.02.2019 (Anl. K 1, AnlH I) ein.

Einen Schadensmeldebogen füllte der Kläger am 19.02.2019 (Anl. B 2, AnlH II) aus.

Zum Zwecke der Unfallrekonstruktion schaltete die Beklagte den Sachverständigen B. ein, der in seinem Gutachten vom 30.07.2019 (Anl. B 4, AnlH II) u.a. zu dem Ergebnis gelangte, dass ein Ausbrechen des Fahrzeuges aus seiner Spur angesichts der vorhandenen Fahrerassistenzsysteme nicht erklärbar sei. Im Rahmen des von dem Sachverständigen B. durchgeführten Ortstermins vom 06.03.2019 verweigerte der Kläger eine Untersuchung des Fahrzeugs im Hinblick auf den Zustand der elektronischen Hilfs- und Assistenzsysteme.

Mit Schreiben vom 21.03.2019 (Anl. B 6, AnlH II) bat die Beklagte den Kläger unter Übersendung eines entsprechenden Formulars um Zustimmung zu einer Auslesung des Fahrzeugdatenspeichers. Diese lehnte der Kläger mit Schreiben vom 10.04.2019 (Anl. B 8, AnlH II) ab, wobei er u.a. ausführte: „Diese kann ich Ihnen jedoch nicht unterzeichnet zurücksenden, da die in der Erklärung aufgeführten Punkte einen erheblichen Eingriff in meine Privatsphäre darstellen.“

Mit anwaltlichem Schreiben vom 20.05.2019 (Anl. K 2, AnlH I) forderte der Kläger die Beklagte zur Regulierung bis zum 03.06.2019 auf. Unter dem 06.06.2019 (Anl. K 3, AnlH I) bestritt die Beklagte den vom Kläger behaupteten Schadenshergang und lehnte eine Regulierung ab.

Der Kläger behauptet, er habe in der Nacht vom 10.02.2019 auf den 11.02.2019 auf der L 336 in Höhe des Biebersteiner Stausees in Wiehl einen Unfall erlitten. Es habe bei einer Temperatur von -1°C zunächst geregnet, dann sei der Regen in Schnee übergegangen. In einer Linkskurve sei er nach links auf die Gegenfahrbahn abgekommen, weil er dadurch abgelenkt gewesen sei, dass ihm gerade zuvor ein USB-Stick in den Fußraum gefallen gewesen sei und er sich reflexartig danach gebückt habe. Als sein Fahrzeug auf der linken Seite mit der Leitplanke der Gegenfahrbahn kollidiert sei, habe er die Kontrolle über das Fahrzeug verloren. Er habe es aber geschafft, das Fahrzeug auf seine eigene Fahrbahn zurückzulenken. Allerdings sei er hierbei auf der rechten Seite leicht mit der Leitplanke seiner Fahrbahn kollidiert. Die Beklagte sei verpflichtet, ihm die unfallbedingt erlittenen Beschädigungen des Fahrzeugs zu ersetzen.

Mit Kaufvertrag vom 24.06.2019 (Anl. K 7, Bl. 80 GA) habe er das Fahrzeug unrepariert nach Polen verkauft, weil er dringend Geld benötigt habe. Zum Käufer habe er keinen Kontakt mehr und gehe daher davon aus, dass es keine Möglichkeit mehr gebe, das Fahrzeug zu untersuchen.

Der Kläger bestreitet mit Nichtwissen, dass durch Auslesung der entsprechenden Fehlermeldungen überprüft werden könne, ob und in welchem Umfang Assistenzsysteme zum Unfallzeitpunkt einsatzbereit gewesen seien.

Er befürchte, dass seitens der Beklagten bei einer Auslesung des Fahrzeugdatenspeichers Datenschutzverletzungen begangen würden, insbesondere deshalb, weil die Beklagte aus diesen Daten Rückschlüsse auf das Fahrverhalten des Klägers ziehen könne.

Durch eine Auslesung hätte die Beklagte auch zahlreiche andere Informationen erlangen können, die jedoch für die Prüfung ihrer Einstandspflicht nicht notwendig seien.

Das Auslesen der Fahrzeugdaten sei für die Prüfung der Einstandspflicht der Beklagten nicht erforderlich.

Zu einer teilweisen Auslesung der Fahrzeugdaten wäre er vorgerichtlich bereit gewesen, jedoch nicht zu der von der Beklagten verlangten kompletten Auslesung aller Fahrzeugdaten.

Der Kläger beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn einen Betrag in Höhe von 15.389,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweils gültigen Basiszinssatz seit dem 04.06.2019 zu zahlen,

2. die Beklagte zu verurteilen, ihn von außergerichtlichen Anwaltskosten der Kanzlei ... Rechtsanwälte in Höhe von 526,58 € freizustellen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, es sprächen Indizien dafür, dass es sich um ein manipuliertes Unfallereignis mit einer vorsätzlichen Herbeiführung des Versicherungsfalles handele.

Aus technischer Sicht bestünden erhebliche Bedenken gegen den vom Kläger behaupteten Unfallhergang. Insbesondere sei ein Ausbrechen des Fahrzeuges zu Beginn der Kurve wegen der am Fahrzeug des Klägers vorhandenen Assistenzsysteme und des ESP ausgeschlossen, weil das Fahrzeug aufgrund der vorhandenen Assistenzsysteme und elektronischen Fahrhilfen in der Spur gehalten werde.

Da der Kläger – unstrittig – eine Auslesung des Fahrzeugdatenspeichers abgelehnt habe, sei eine Rekonstruktion des Fahrverhaltens und die Prüfung der Funktionstüchtigkeit der Assistenzsysteme und elektronischen Fahrhilfen nicht mög-

lich. Da der Kläger nach E.1.3. AKB verpflichtet sei, diese Überprüfung zuzulassen, sei die Beklagte jedenfalls wegen einer arglistigen Aufklärungsobliegenheitsverletzung des Klägers leistungsfrei.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf den Inhalt der in Kopie bis Bl. 37 zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachten Akte ... Landrat Oberbergischer Kreis Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist unbegründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Entschädigungsanspruch nach A.2.3.2, A.2.7.1 AKB. Keine Partei hat vorgetragen, dass die vorgelegten AKB in den entscheidungserheblichen Passagen mit den vorgelegten AKB entsprechen würden.

Die Beklagte ist nach E.5.2 AKB i.V.m. § 28 Abs. 2 VVG leistungsfrei. Der Kläger hat seine Aufklärungsobliegenheit gemäß E.1.3. AKB arglistig verletzt. Danach hat der Kläger der Beklagten Untersuchungen zu den Umständen des Schadensereignisses sowie zu ihrer Leistungspflicht zu ermöglichen, soweit ihm dies zumutbar ist. Durch seine Weigerung, den Fahrzeugdatenspeicher auslesen zu lassen, hat der Kläger hiergegen verstoßen.

Die Beklagte hatte an der Auslesung ein auf der Hand liegendes berechtigtes Interesse, weil diese Aufschluss über etwa aufgetretene technische Fehler geben konnte, die der Beklagten im Rahmen ihrer Regulierungsprüfung eine Einschätzung erlaubte, ob es sich um ein manipuliertes Schadensereignis handelt oder nicht.

Es sind keine Umstände dafür ersichtlich, dass dem Kläger die Gestattung der Speicherauslesung unzumutbar gewesen wäre. Soweit er darauf abstellt, dass die Beklagte aus der Auslesung Rückschlüsse auf sein Fahrverhalten ziehen könnte, macht er deutlich, dass ihm klar war, um was es geht, und dass er eben dies durch seine Weigerung verhindern und der Beklagten eine wichtige Erkenntnisquelle für ihre Regulierungsprüfung verschließen wollte.

Dieses Verhalten des Klägers war arglistig, weil er erkennbar auf die Regulierungsentscheidung der Beklagten Einfluss nehmen wollte, zumindest in der Form, die Prüfung aufgrund verringerter Tatsachenbasis für sich unkomplizierter und zügiger zu gestalten.

Dafür, dass die Beklagte die Auslesung begehrt hat, um für die Regulierung irrelevante Informationen zu erlangen, ist nichts ersichtlich. Selbst wenn man von einer nur vorsätzlichen Aufklärungsobliegenheitsverletzung des Klägers ausgehen würde, bliebe es bei der Leistungsfreiheit der Beklagten. Das Fahrzeug ist nach Polen verkauft und der Kläger geht selbst davon aus, dass das Fahrzeug für eine Untersuchung nicht

zur Verfügung steht. Folglich kann er auch den Kausalitätsgegenbeweis nicht führen.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf ZPO §§ 91 Abs. 1, 709.

Streitwert: 15.389 €.

Verkehrsrecht in Kürze:

OLG München: Vorfahrtsregelung in Flughafenparkhaus

StVO §§ 8 Abs. 1, 10

Kommt bei einer Kollision im Bereich einer Parkhauseinfahrt keinem der beiden befahrenen Bereiche Straßencharakter zu, sind die Fahrbahnen auch sonst vergleichbar gestaltet und gibt es keine anderen für die Fahrzeugführer erkennbaren Anzeichen für die Unterordnung einer der beiden Fahrbahnen, kann es bei einer Kollision zu einer hälftigen Haftungsteilung kommen.

OLG München, Urt. v. 27.05.2020 – 10 U 6767/19 (r+s 2020, 476)

OLG Karlsruhe: Abgasskandal – Haftung des Pkw-Herstellers wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung umfasst Deliktzinsen, nicht aber Leasingraten

StGB § 263 Abs. 1; BGB §§ 246, 823 Abs. 2, 831 Abs. 1 S. 1, 849

Redaktionelle Leitsätze:

1. Die Entscheidung eines Automobilherstellers, einen mit unzulässiger Abschalteneinrichtung ausgestatteten Motor in ein Fahrzeug einzubauen und dieses mit der ersuchten Typgenehmigung in den Verkehr zu bringen, stellt eine sittenwidrige Handlung dar. (Rn. 31 – 40)
2. Im sog. Abgasskandal liegen auch die übrigen Voraussetzungen für eine Haftung des Herstellers, der die Fahrzeuge in den Verkehr gebracht hat, gemäß den §§ 826, 31 BGB vor. (Rn. 41– 67)
3. Wird ein Bestreiten mit dem einschränkenden Hinweis verbunden, dass dieser Vortrag auf den „Erkenntnissen nach dem aktuellen Stand der internen Ermittlungen“ beruhe, handelt es sich der Sache nach um eine Erklärung mit Nichtwissen gemäß § 138 Abs. 4 ZPO. (Rn. 61 – 66)
4. Im Falle des Finanzierungsleasings hat der Leasingnehmer eines vom Abgasskandal betroffenen Pkw keinen Anspruch auf Ersatz der von ihm gezahlten Leasingraten gegen den Automobilhersteller, da die im Rahmen der Vorteilsausgleichung anzurechnenden Gebrauchsvorteile den gezahlten Leasingraten entsprechen. (Rn. 114 – 122)
5. Der Kunde hat hinsichtlich des von ihm für einen vom Abgasskandal betroffenen Pkw gezahlten Kaufpreises einen Anspruch aus den §§ 849, 246 BGB auf Zahlung von Deliktzinsen in Höhe von 4% p.a. für die Zeit von der Zahlung des

Kaufpreises bis zur vollständigen Erfüllung des Anspruchs auf Erstattung des Kaufpreises. (Rn. 135 – 142)

OLG Karlsruhe, Urt. v. 21.01.2020 – 17 U 2/19 (BeckRS 2020, 519)

BGH: Fehlende Betriebserlaubnis für Fahrzeugfelge als Sachmangel

StVZO § 19 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 5; BGB §§ 437 Nr. 2, 323 Abs. 5, 326 Abs. 5

1. Die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug erlischt im Falle nachträglicher Veränderungen (hier: Montage nicht zugelassener Felgen) nur dann, wenn diese mit einem gewissen Grad an Wahrscheinlichkeit eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer verursachen. Dabei haben Behörden und Gerichte für jeden konkreten Einzelfall zu ermitteln, ob die betreffende Veränderung eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern nicht nur für möglich erscheinen, sondern erwarten lässt.
2. Die Setzung einer Frist zur Nacherfüllung ist nach § 326 Abs. 5 BGB nur dann entbehrlich, wenn beide Varianten der Nacherfüllung unmöglich sind (im Anschluss an Senat BGHZ 168, 64 = NJW 2006, NJW Jahr 2006 Seite 2839 Rn. NJW Jahr 2006, 2839 Rn 17; NJW 2008, 53 Rn. 23).
3. Ob ein in der Vornahme einer nicht genehmigten nachträglichen Veränderung an einem Fahrzeug liegender Sachmangel als geringfügig einzustufen und damit als unerhebliche Pflichtverletzung im Sinne des § 323 Abs. 5 BGB zu werten ist, kann angesichts der in § 19 Abs. 2 StVZO angeordneten Rechtsfolgen nicht losgelöst von den Voraussetzungen des § 19 Abs. 2 Nr. 2 StVZO beurteilt werden.

BGH, Urt. v. 11.12.2019 – VIII ZR 361/18 (NJW 2020, 1287)

OLG Karlsruhe: Touchscreen als elektronisches Gerät i.S.d. § 23 Abs. 1a S. 1 u. 2 StVO

StVO § 23 Abs. 1a

Amtliche Leitsätze:

1. Der fest im Fahrzeug der Marke Tesla eingebaute Berührungsbildschirm (Touchscreen) ist ein elektronisches Gerät i.S.d. § 23 Abs. 1a S. 1 u. 2 StVO, dessen Bedienung dem Kraftfahrzeugführer nur unter den Voraussetzungen dieser Vorschrift gestattet ist, ohne dass es darauf ankommt, welchen Zweck der Fahrzeugführer mit der Bedienung verfolgt.
2. Auch die Einstellung der zum Betrieb des Kraftfahrzeugs notwendiger Funktionen über Touchscreen (hier: Einstellung des Wischintervalls des Scheibenwischers) ist daher nur gestattet, wenn diese mit einer nur kurzen, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepassten Blickzuwendung zum Bildschirm bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen verbunden ist.

vorgehend: AG Karlsruhe, Urt. v. 22.08.2019 – 14 OWI 130 JS 23298/19

OLG Karlsruhe, Beschl. v. 27.03.2020 – 1 Rb 36 Ss 832/19 (LSK 2020, 12154)

EuGH: Anerkennung und Vollstreckung von Geldbußen in anderen Mitgliedsstaaten der EU gegen Fahrzeughalter

EMRK Art. 6 Abs. 2; EUV Art. 6, 19 Abs. 1 UII; Rahmenbeschluss 2005/214/JI Art. 7 Abs. 2g, 20 Abs. 3

1. Art. 7 Abs. 2g und Art. 20 Abs. 3 des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24.02.2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen in der Fassung des Rahmenbeschlusses 2009/299/JI des Rates vom 26.02.2009 sind dahin auszulegen, dass, nachdem eine Entscheidung über die Verhängung einer Geldbuße oder Geldstrafe nach den nationalen Rechtsvorschriften des Entscheidungsmitgliedstaats zugestellt wurde, die die Angabe enthält, dass und innerhalb welcher Frist ein Rechtsbehelf eingelegt werden kann, die Behörde des Vollstreckungsmitgliedstaats die Anerkennung oder Vollstreckung dieser Entscheidung nicht verweigern kann, sofern dem Betreffenden eine ausreichende Frist zur Einlegung eines Rechtsbehelfs gegen die Entscheidung eingeräumt wurde, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist, wobei die Tatsache, dass das Verfahren zur Verhängung der fraglichen Geldbuße oder Geldstrafe den Charakter eines Verwaltungsverfahrens aufweist, keine Auswirkung hat.
2. Art. 20 Abs. 3 des Rahmenbeschlusses 2005/214 in der Fassung des Rahmenbeschlusses 2009/299 ist dahin auszulegen, dass die zuständige Behörde des Vollstreckungsmitgliedstaats die Anerkennung oder Vollstreckung einer Entscheidung über die Verhängung einer Geldbuße oder Geldstrafe wegen Zuwiderhandlungen gegen Straßenverkehrsvorschriften nicht verweigern kann, wenn eine solche Sanktion aufgrund einer Haftungsvermutung nach dem nationalen Recht des Entscheidungsmitgliedstaats gegen die Person verhängt wurde, auf deren Namen das betreffende Fahrzeug zugelassen ist, sofern diese Vermutung widerlegbar ist.

EuGH (Erste Kammer), Urt. v. 05.12.2019 – C-671/18 (NZV 2020, 305)

BGH: Eintragung eines Kfz im Schengener Informationssystem als Rechtsmangel

BGB § 435

Eine bei Gefahrübergang bestehende Eintragung eines Kraftfahrzeugs in das Schengener Informationssystem (SIS) stellt einen Rechtsmangel dar, für den der Verkäufer grundsätzlich haftet. Allein ein bei Gefahrübergang vorliegendes tatsäch-

Verkehrsrecht in Kürze

liches Geschehen, das erst zu einem späteren Zeitpunkt zu einer SIS-Eintragung führt, genügt demgegenüber nicht (im Anschluss an BGH, NJW 2017, 1666 Rn. 14 und NJW 2017, 3292 Rn. 10).

BGH, Urt. v. 26.02.2020 – VIII ZR 267/17 (NJW 2020, 1669)

VGH München: Umtausch einer tschechischen in eine deutsche Fahrerlaubnis

FeV §§ 28 Abs. 1, Abs. 4 Nr. 2, 30 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 S. 1

1. Läuft nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in der Bundesrepublik Deutschland die Geltungsdauer eines Führerscheindokuments ab, mit dem eine unbefristet erteilte EU- oder EWR-Fahrerlaubnis dokumentiert wird, kann diese Fahrerlaubnis nach § 30 Abs. 1 S. 1 FeV unter erleichterten Bedingungen in eine deutsche Fahrerlaubnis umgetauscht werden.
2. Hat die Ausstellungsbehörde die EU-Fahrerlaubnis zum Erlöschen gebracht, kommt ein Umtausch nach § 30 Abs. 1 S. 1 FeV nicht mehr in Betracht. Dies gilt unabhängig davon, ob die Aufhebung der EU-Fahrerlaubnis ex tunc oder ex nunc erfolgt ist, denn ein Umtausch nach § 30 Abs. 1 S. 1 FeV setzt das Vorliegen einer gültigen Fahrerlaubnis voraus.
3. Weder die deutsche Fahrerlaubnisbehörde noch das VG müssen überprüfen, ob die Aufhebung der EU-Fahrerlaubnis zu Recht erfolgt ist. Es ist Sache des Fahrerlaubnisinhabers, gegebenenfalls rechtliche Schritte gegen die Entscheidung der Ausstellungsbehörde einzuleiten.

VGH München, Beschl. v. 31.03.2020 – 11 ZB 20.189 (NJW 2020, 2654)

OLG Hamm: Beratungspflicht wegen fehlendem Versicherungsschutz in asiatischem Teil der Türkei

VVG § 6; AKB A.2.4

Ein Hinweis des VR auf die räumliche Beschränkung des Kasko-Versicherungsschutzes auf Europa und die zum Geltungsbereich der Europäischen Union gehörenden Gebiete ist nur dann erforderlich, wenn für den VR Umstände erkennbar sind, aus denen sich ein entsprechender Beratungsbedarf des VN ergibt.

OLG Hamm, Beschl. v. 15.01.2020 – 20 U 198/19 (r+s 2020, 446)

LG Saarbrücken: Erschütterung des Anscheinsbeweises bei Vorfahrtsverstoß

StVG § 17 Abs. 1, Abs. 3; StVO §§ 1 Abs. 1, 8 Abs. 2 S. 2; ZPO § 513 Abs. 1

Der Anscheinsbeweis eines Vorfahrtsverstoßes (§ 8 Abs. 2 Satz 2 StVO) ist erst dann erschüttert, wenn eine Geschwindigkeit des Vorfahrtberechtigten feststeht, bei der zumindest die Möglichkeit besteht, dass er für den Wartepflichtigen im Zeitpunkt seines Anfahrtschlusses nicht erkennbar war. Der Nachweis einer solchen Geschwindigkeit obliegt dem Wartepflichtigen, weil er Umstände zu beweisen hat, die dem Unfallgeschehen die für einen Vorfahrtsverstoß sprechende Typizität nehmen

LG Saarbrücken, Urt. v. 05.06.2020 – 13 S 181/19 (r+s 2020, 474)

OVG Lüneburg: Erledigung einer Fahrtenbuchauf- lage durch Zeitablauf und Verhältnis solcher Auflagen zur Fahrtschreiber-Pflicht

StVZO §§ 31a, 57a Abs. 4; VwGO § 146 Abs. 4; VwVfG § 43 Abs. 2

1. Die Anordnung, ein Fahrtenbuch zu führen, erledigt sich grundsätzlich mit Ablauf des letzten Tages, für den es zu führen ist.
2. Ein Fahrtenbuch kann auch für einen Lkw, der mit einem Fahrtschreiber ausgestattet ist, angeordnet werden, wenn aufgrund des bisherigen Verhaltens des Fahrzeughalters nicht angenommen werden kann, er werde an der Aufklärung zukünftiger Verkehrsverstöße von sich aus hinreichend mitwirken.

OVG Lüneburg, Beschl. v. 27.03.2020 – 12 ME 48/20 (NZV 2020, 439)