

INHALT

Zu aktuellen Themen

Dieselskandal geht in die Verlängerung / Empfehlungen des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstags	1
--	---

Pressemeldungen der Gerichte

VG Schleswig: Thermofenster rechtswidrig	5
BGH: Sicherungsabtretung von Schadensersatzansprüchen aus unerlaubter Handlung an finanzierende Bank (Dieselskandal)	6
BGH: Verhandlungstermin zu „Thermofenster“ auf 08.05.2023 verschoben	7
LG München I: „abweisendes Urteil zu Ende der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zum 31.10.2030“	8
LG München I: Irreführende Werbung mit Verbrauchs- und Emissionsangaben	10
LG Bremen: abweisendes Urteil zu Unfall mit geparkten E-Scootern	11

Rechtsprechung

EuGH – C-100/21: Thermofenster rechtswidrig / Schadensersatzanspruch	12
OLG Celle – 14 U 111/22: Sorgfaltspflicht beim Vorbeifahren an Müllfahrzeugen	19
OVG Schleswig-Holstein – 5 LB 17/22: Anforderung an behördliche Ermittlungspflicht bei Fahrtenbuchauflage	23

Verkehrsrecht in Kürze

OLG Celle – 14 U 149/22: Anforderung an Darlegungs- und Beweislast bei repariertem Bagatell-Vorschaden	25
OLG Stuttgart – 2 U 226/21: Vorteilsanrechnung bei Vorschäden	25
BayOBLG – 202 StRR 110/22: Anforderung an Tatbestand des § 315 StGB bei Einwirkung auf ein im Straßenverkehr bewegtes Pferd	26
OLG Saarbrücken – 4 U 111/21: Verwertbarkeit von Aufzeichnungen einer Webcam im Unfallprozess	26
VGH Baden-Württemberg – 13 S 330/22: Anforderung an Fahreignung bei Dauerbehandlung mit Medizinal-Cannabis	27
BGH VI ZR 344/21: Vorfahrt auf öffentlichen Parkplätzen	27

DIESELSKANDAL GEHT IN DIE VERLÄNGERUNG

Im Jahr 2014 wurden bei Untersuchungen der Universität West Virginia bei einigen Fahrzeugen erhöhte Emissionswerte festgestellt. Dies betraf zunächst Fahrzeuge der Marke Volkswagen, die in den USA zugelassen waren. In der Folge räumte VW gegenüber der US-Umweltbehörde EPA die Manipulation der Abgaswerte ein. Erst am 19.09.2015 wurde dies durch eine Veröffentlichung der EPA bekannt. In der Folge zog der Abgas- oder Dieselskandal weite Kreise. Es gab Hinweise, dass die Manipulation nicht nur Fahrzeuge des Volkswagenkonzerns betraf, die für den US-amerikanischen Markt produziert wurden, sondern weltweit Dieselfahrzeuge betroffen waren. Dementsprechend wird VW durch das KBA im Oktober 2015 gezwungen, ca. 2,4 Millionen Dieselfahrzeuge zurückzurufen. VW reagiert hierauf, indem der Konzern die Rückrufaktion freiwillig auf ca. 8,5 Millionen Fahrzeuge in ganz Europa ausweitet. (Quelle: <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig-harz-goettingen/Die-VW-Abgas-Affaere-eine-Chronologie.volkswagen892.html>)

Zwischenzeitlich stellte sich heraus, dass sich verschiedene Automobilhersteller zur Umgehung gesetzlich festgesetzter Grenzwerte an der Manipulation beteiligt haben.

In der Folge entbrannte ein Streit um die Frage, unter welchen Bedingungen eigentlich Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung verboten sind, nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt für Fahrzeuge mit einem sogenannten Thermofenster eine Typengenehmigung erteilt hatte. Mit Urteil vom 16.09.2021 zu den Az. VII ZR 190/20, 286/20, 321/20 und 322/20 entschied der Bundesgerichtshof über Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung aufgrund des Vorwurfs der möglicherweise unzulässigen Abschalteinrichtung in Form des sogenannten Thermofensters. Der BGH hat die klageabweisenden Entscheidungen der Vorinstanzen u.a. mit der Begründung bestätigt, dass ein Schädigungsvorsatz bei der Verwendung objektiv unzulässiger Abschalteinrichtungen in Form des Thermofensters fehle. Damit schienen



weitere Ansprüche für Verbraucher erst einmal erledigt zu sein; auch wenn es zum Zeitpunkt der Entscheidung bereits ausreichende Hinweise gab, dass die Thermofenster nicht die gesetzlichen Voraussetzungen der Ausnahme von der Abgasreinigung erfüllten. Dies zeigte bereits die Entscheidung des EuGH vom 14.07.2022 zu Az. C-128/20, mit der der EuGH klarstellte, dass an die Ausnahme von der obligatorischen Abgasreinigung strenge Maßstäbe zu setzen und diese nur im begründeten Einzelfall zulässig sind. Ein pauschaler Hinweis auf eine Beschädigungsgefahr oder erhöhter Verschleiß reiche hierzu nicht aus, zudem müsse die Abgasreinigung unter normalen Umständen uneingeschränkt funktionieren. Wenn diese jedoch die überwiegende Zeit im Jahr aufgrund des gewählten Temperaturrahmens eingeschränkt wird, kann dies nicht zulässig sein.

Dass es auch nach acht Jahren Dieselskandal zu neuen Erkenntnissen kommen kann, zeigten auch im November 2022 geleakte Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass es zwischen verschiedenen Automobilherstellern und zumindest einem Zulieferer für Abgasreinigungssysteme Gespräche dazu gab, wie die Abgasreinigungssysteme manipuliert werden können, so dass der Anschein entsteht, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden können.

Das VG Schleswig hat daher mit Urteil vom 20.02.2022 zu Az. 3 A 113/18 unter Verweis auf das Urteil des EuGH vom 08.11.2022 zum Az. C-873/19 (Entscheidung zur Vorlage des VG Schleswig in dieser Sache) festgestellt, der effektive Umweltschutz verlange, dass die Notwendigkeit einer Abschalt-einrichtung nur dann in Betracht käme, wenn keine andere technische Lösung vorliege, die solche Motorschutzschäden abwenden könne. Außerdem ist eine Abschalt-einrichtung auch dann unzulässig, wenn die Ausnahme – nämlich das Abschalten der Abgasreinigung – während des überwiegenden Teils des Jahres aktiv sei. Eine Typengenehmigung hätte demnach nicht erteilt werden dürfen. Mit der Entscheidung in der Sache C-873/19 hat der EuGH die Grundsätze aus der Entscheidung vom 14.07.2022 erneuert, so dass diese in die Entscheidung des VG Schleswig eingeflossen sind.

Am 21.03.2023 entschied der EuGH zur Frage der Zulässigkeit von Abschalt-einrichtungen, dem sog. Thermofenster (Az. C-100/21). Im Wesentlichen verweist das Gericht auf seine vergleichbare Entscheidung vom 14.07.2022 zu Az. C-128/20, in der der EuGH bereits klargestellt hat, dass an die Ausnahme des Verbotes von Abschalt-einrichtungen strenge Maßstäbe anzusetzen sind und eine Abschalt-einrichtung, die im überwiegenden Teil des Jahres aktiv ist und so die Abgasreinigung einschränkt oder aussetzt, keine zulässige Abgas-einrichtung darstellen kann. Der EuGH weist zudem darauf hin, dass die Typengenehmigung auch im Nachhinein entzogen werden kann. Die Unsicherheit des Käufers hinsichtlich des möglichen Widerrufs der Typengenehmigung, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, kann zu einem Schaden führen, so dass ein Anspruch auf Schadensersatz grundsätzlich nicht ausgeschlossen ist. Auch eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen verstößt nicht

gegen Unionsrecht. Grundsätzlich ist bei der Beurteilung des Schadensersatzes nationales Recht heranzuziehen.

Es ist zu erwarten, dass sich der BGH nunmehr den Ausführungen des EuGH anschließen wird.

In Anbetracht des Urteils des VG Schleswig und des EuGH drängt sich die Frage auf, wie eine Typengenehmigung für die betroffenen Fahrzeuge durch das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt werden konnte. Die Subsidiarität des Amtshaftungsanspruchs nach § 839 Abs. 3 BGB macht es jedoch schwierig, Schadensersatzansprüche auch in diese Richtung anzumelden. Vor diesem Hintergrund fragt man sich, ob der Haftungsausschluss nach § 839 Abs. 3 BGB noch zeitgemäß ist.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Zum dritten Mal in Folge kommen wir nicht darum herum, den Deutschen Verkehrsgerichtstag anzusprechen. Nachdem wir in der Ausgabe 3/22 über die Ergebnisse zum 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Sommer berichtet haben, haben wir in der Ausgabe 4/22 in Vorbereitung des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Januar 2023 über die bevorstehenden Themen informiert. Daher möchten wir an dieser Stelle nur die Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitskreisen abdrucken. Diese sind im Original abrufbar unter <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/pages/dokumentation/aktuelle-empfehlung.php>

I. Arbeitskreis I: Fahrzeugdaten

1. Der Arbeitskreis begrüßt das Ziel des EU Data Acts, die Daten vernetzter Produkte Verbrauchern und Unternehmen zu gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen und damit die Innovation und den fairen Wettbewerb zu ermöglichen.
2. Der Zugang zu den Fahrzeugdaten bedarf allerdings unverzüglich einer sektorspezifischen Lösung auf EU-Ebene.
3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, ein Konzept vorzulegen, das den technischen Zugang zu den Fahrzeugdaten für die Nutzenden sowie berechnete Dritte regelt und die Interessen von Verbrauchern, Wirtschaft, Forschung und Öffentlichkeit angemessen berücksichtigt. Der Arbeitskreis empfiehlt den exklusiven technischen Zugriff der Hersteller auf die Fahrzeugdaten in ein anderes Modell zu überführen (z.B. Treuhänderlösung, SOTP), bei dem der Hersteller gleichberechtigt wie andere Dritte behandelt wird.
4. Über die Freigabe der Fahrzeugdaten muss grundsätzlich der Datengenerierende entscheiden können (Datenhoheit). Die Regelung muss den fairen Wettbewerb, Innovation und die Wahlfreiheit von Fahrzeugnutzenden sicherstellen. Dazu ist u.a. eine Standardisierung der Daten und des Datenzugriffs vorzunehmen, mit der die Datenverwendung ermöglicht wird. Dabei sind Datenschutz, Datensicherheit und Sicherheit im Straßenverkehr Rechnung zu tragen.
5. Das Konzept hat auch sicherzustellen, dass Polizei und Justiz im Rahmen ihrer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährt wird.
6. Der Arbeitskreis empfiehlt, die General Safety Regulation

(EU 2019/2144) zeitnah anzupassen, dass der Event-Data-Recorder auch Standort, Datum und Uhrzeit nebst Zeitzone für die Durchführung von Unfallanalysen speichert.

II. Arbeitskreis II: Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?

1. Der Arbeitskreis stellt fest, dass der verfassungsrechtliche Rahmen in Deutschland angesichts der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts der Einführung einer umfassenden Halterverantwortlichkeit für Verkehrsverstöße entgegensteht. Auch durch Europarecht kann eine solche jedenfalls für Deutschland nicht begründet werden.
2. Am Erfordernis der Fahrerermittlung ist festzuhalten, da dies ganz wesentlich der Verkehrssicherheit dient.
3. Um die Ermittlung des verantwortlichen Fahrers besser gewährleisten zu können, empfiehlt der Arbeitskreis eine Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist bei Verstößen nach § 24 StVG von drei auf sechs Monate.
4. Zugleich anerkennt der Arbeitskreis, dass das derzeitige System der ausschließlichen Fahrerverantwortlichkeit den praktischen Erfordernissen nicht vollumfänglich genügt.
5. Um Defizite für den Fall zu minimieren, dass der Fahrer nicht ermittelt werden kann, fordert der Arbeitskreis den Gesetzgeber auf, die Einführung einer Halterverantwortlichkeit im Verwarnungsbereich mit Exkulpationsmöglichkeit (z.B. Fahrerbenennung) zu prüfen.
6. Darüber hinaus ist die Einführung einer bußgeldbewehrten Fahrerbenennungspflicht durch den Halter in Betracht zu ziehen, zumindest aber die Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Tragung der tatsächlich anfallenden Kosten des Verwaltungsverfahrens auch im fließenden Verkehr (analog § 25a StVG).

III. Arbeitskreis III: KI-Haftung im Straßenverkehr/Haftung beim autonomen Fahren

1. Die in Deutschland geltende Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters ist technikneutral und erfasst daher sowohl konventionell als auch durch KI gesteuerte Kraftfahrzeuge. Deshalb ist der zunehmende Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge kein Anlass, die bewährte Halterhaftung aufzugeben oder zu ändern. Sie sollte vielmehr zum Schutz des Geschädigten unbedingt beibehalten werden, der so auf einfachem Weg den Halter des gegnerischen Kraftfahrzeugs und dessen Pflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann. Die von der EU-Kommission in Aussicht genommene Richtlinie über KI-Haftung wird für die deutsche Verkehrsunfallhaftung keine Bedeutung erlangen.
2. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Anpassung der Produkthaftungsrichtlinie an digitale Produkte wird grundsätzlich unterstützt: Je mehr Einfluss der Hersteller auf die Steuerung des Kraftfahrzeugs gewinnt, desto stärker rückt die Produkthaftung als Regressinstrument des Kfz-Haftpflichtversicherers in den Fokus. Denn nicht mehr Fahrfehler, sondern vor allem Produktfehler des Kraftfahrzeugs werden dann Ursache von Unfällen sein.
3. Es wird empfohlen, den Anwendungsbereich der Produkthaftung so zu erweitern, dass auch beruflich genutzte Ge-

genstände einbezogen und Unternehmen als Geschädigte anerkannt werden.

4. Wenn sich in ferner Zukunft autonome Kraftfahrzeuge im Verkehr durchgesetzt haben und Unfälle so selten geworden sind, dass die vom Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr keine Halterhaftung mehr rechtfertigt, wird man einen gesetzlichen Übergang von der Halterhaftung zur Produkthaftung des Herstellers überlegen können. Die Realisierung dieser Produkthaftung darf dann für den Geschädigten nicht schwieriger als bei der heutigen Halterhaftung sein.

IV. Arbeitskreis IV: Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

1. Der Arbeitskreis hält das in der Rechtsprechung zum Reparaturkostenersatz entwickelte 4-Stufen-Modell grundsätzlich für sachgerecht. Dies gilt auch für die sog. 130%-Rechtsprechung (3. Stufe), wonach der Geschädigte sein Fahrzeug auch dann reparieren lassen darf, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs bis zu 30 % übersteigen. Hierdurch wird ein gerechter Ausgleich zwischen den Interessen des Geschädigten und des Schädigers bzw. dahinterstehenden Haftpflichtversicherers erreicht. Insbesondere wird vermieden, dass der Geschädigte mit Schwierigkeiten und Risiken konfrontiert ist, die mit der Ersatzbeschaffung verbunden sind.

Dem Risiko eines Missbrauchs der 130%-Rechtsprechung ist im Einzelfall Rechnung zu tragen.

2. Dem Schädiger/Haftpflichtversicherer steht grundsätzlich ein Überprüfungsrecht hinsichtlich der vom Geschädigten geltend gemachten Schadensersatzansprüche zu.

Der Schädiger/Haftpflichtversicherer hat jedoch das Werkstatt- und Prognoserisiko zu tragen. Ein eventueller Streit über die Höhe der Reparaturkosten ist im Verhältnis zwischen Schädiger und Werkstatt bzw. Sachverständigem auszutragen. Sofern den Geschädigten kein Auswahl- oder Überwachungsverschulden trifft, kann sein Schadensersatzanspruch daher nicht wegen einer möglicherweise überhöhten Reparaturrechnung gekürzt werden. Der Geschädigte hat in der Regel eventuelle Ansprüche gegenüber der Werkstatt bzw. dem Sachverständigen abzutreten.

V. Arbeitskreis V: Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter, Fahrräder & Co.

Die Teilnahme am Straßenverkehr mit jeder Art von Fahrzeugen und der Konsum berauschender Mittel sollten strikt getrennt werden.

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Alkohol-Grenzwerte für E-Scooter von 0,5-Promille (Ordnungswidrigkeit) und 1,1-Promille (Straftat) beizubehalten. Dafür spricht insbesondere das festgestellte Fahrverhalten und Unfallgeschehen beim Führen von E-Scootern unter Alkoholeinfluss.
2. Es wird begrüßt, dass Verleiher von E-Scootern auf eine korrekte und verkehrssichere Nutzung, insbesondere ohne

Einfluss berauschender Mittel, nachdrücklich hinwirken. Darüber hinaus wird eine enge Zusammenarbeit zwischen Verleihunternehmen und Polizeibehörden sowie weiteren Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit zur Unfallprävention empfohlen. In die Unfallpräventionsarbeit sind die privaten E-Scooter-Nutzer einzubeziehen.

3. Der Arbeitskreis empfiehlt dem Gesetzgeber, § 69 Abs. 2 StGB dahingehend zu ändern, dass die Regelvermutung für eine Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) mit einem fahrerlaubnisfreien Elektrokleinstfahrzeug (z.B. E-Scooter) nicht greift; er hält die Verhängung eines Fahrverbotes (§ 44 StGB) grundsätzlich für ausreichend. Es bleibt Aufgabe der Fahrerlaubnisbehörde, die Fahreignung nach Maßgabe des geltenden Rechts in diesen Fällen zu prüfen.
4. Die Anforderungen an die Fahreignung für fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge und die möglichen Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde bei Ungeeignetheit sind nicht hinreichend klar geregelt. Der Arbeitskreis schließt sich der Aufforderung des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 4. Dezember 2020 (3 C 5.20) an, der Gesetz- und Verordnungsgeber möge hier für Klarheit sorgen.

VI. Arbeitskreis VI: Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte von fahrungseigneten Personen?

Ärztinnen und Ärzte sind verantwortungsvoll eingebunden in die Beratung möglicherweise fahrungseigneter Patienten. Sie sind regelmäßig die ersten Ansprechpartner bei Fragen zur Fahreignung. Insbesondere ein intaktes Arzt-Patienten-Verhältnis ist notwendig, damit sich Patienten vertrauensvoll mitteilen können.

1. Der Arbeitskreis lehnt eine ärztliche Meldepflicht fahrungseigneter Personen ab.
2. Bei begründetem Verdacht auf fehlende Fahreignung und nach Ausschöpfung therapeutischer und beratender Optionen soll eine Mitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde zulässig sein.
3. Es wird empfohlen, die medizinischen Voraussetzungen, bei deren Vorliegen behandelnde Ärztinnen und Ärzte Kenntnisse an Behörden weitergeben dürfen, zu präzisieren. Dies dient der Rechtssicherheit.
4. Es wird festgestellt, dass in verkehrsmedizinischer Hinsicht ein erheblicher ärztlicher Aus-, Fort- und Weiterbildungsbedarf besteht.
5. Vorrangig sollen jedoch niederschwellige Angebote zum Erhalt der Fahreignung und zu alternativer Mobilität in größerem Umfang etabliert und beworben werden.

VII. Arbeitskreis VII: Fahrtenbuchauflage – Halterhaftung durch die Hintertür

Der Arbeitskreis empfiehlt eine Änderung des § 31a Abs. 1 StVZO durch den Verordnungsgeber.

Der Arbeitskreis schlägt einvernehmlich vor, bindend bei erstmaligem punkterrelevantem Verstoß dem Fahrzeughalter die Führung eines Fahrtenbuchs anzudrohen, wenn der Verantwortliche trotz der gebotenen Ermittlungen nicht festgestellt werden konnte. Im Wiederholungsfall kann binnen 15

Monaten ab dem Tattag des zur Androhung führenden Verstoßes eine Fahrtenbuchauflage angeordnet werden (Ermessensentscheidung).

Dies soll sicherstellen, dass die derzeit regional höchst unterschiedliche Anwendung der geltenden Norm künftig zu einer einheitlichen Anwendung der Vorschrift führen wird. Ergänzend sollte eine effiziente Durchführbarkeit sowie eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Fahrtenbuchauflage sichergestellt werden.

VIII. Arbeitskreis VIII: Der schmale Grat zwischen Fehler und Verstoß im Luftverkehr („Just Culture“)

Der Arbeitskreis stellt übereinstimmend fest:

„Just Culture“ und der Schutz sicherheitsrelevanter Daten im Sinne der Verordnungen (EU) Nr. 996/2010 und Nr. 376/2014 sind wesentlich zur Förderung und Verbesserung der Flugsicherheit.

Der Arbeitskreis empfiehlt:

1. Es sollte hinsichtlich der zunehmenden Bedeutung einer Fehlerkultur in sicherheitssensiblen Bereichen das Vertrauen in Meldesysteme geschützt werden.
2. Daher sollte im Falle des Tätigwerdens von Strafverfolgungsbehörden die Zusammenarbeit mit Luftfahrtbehörden verstärkt werden, um eine faire, gerechte und ausgewogene Beurteilung des Sachverhalts sicherzustellen. Ansprechpartner sollten wechselseitig benannt werden.
3. Darüber hinaus sollten in Ordnungswidrigkeits- oder Strafverfahren soweit nötig unverzüglich Sachverständige hinzugezogen werden.
4. Für Staatsanwälte und Richter sollten spezielle Fortbildungsmaßnahmen im Bereich Flugsicherheit angeboten werden; die Einrichtung von Sonderdezernaten wäre wünschenswert.
5. Nr. 247 Abs. 4 Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren (RiStBV) sollte in Bezug auf
 - die Informationspflicht an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU),
 - die Nennung der spezialgesetzlichen Grundlagen,
 - die besondere Schutzwürdigkeit von Flugsicherheitsinformationenund im Lichte dieser Empfehlungen geändert beziehungsweise ergänzt werden

Bleiben Sie gesund!

*Felix Müller-Baumgarten
Syndikusrechtsanwalt des ACE e.V. /
Fachgebietsleiter Verkehrsrecht, zugleich Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verkehrsrecht*

VG SCHLESWIG: THERMOFENSTER RECHTSWIDRIG

Az. 3 A 113/18

Pressemitteilung vom 21.02.2023

Die 3. Kammer des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts hat nach mündlicher Verhandlung einer Klage des Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen das Kraftfahrt-Bundesamt (Az. 3 A 113/18) am 20. Februar 2023 entschieden, dass eine im Jahr 2016 durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgte Freigabe für verschiedene Modelle des VW Golf Plus TDI mit dem Motortyp EA 189 rechtswidrig war. Die Freigabe habe nicht erfolgen dürfen, da es sich bei der Verwendung eines sog. Thermofensters bei der Abgasrückführung um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele. Daneben handele es sich auch bei der „Taxi-Schaltung“, die nach 900 Sekunden im Stand die Abgasrückführung reduziert, sowie bei der ab einer Höhe von 1.000 m reduzierten Abgasrückführung um unzulässige Abschaltvorrichtungen.

Die Kammer hatte dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zuvor verschiedene Fragen vorgelegt. Der EuGH hat mit Urteil vom 8. November 2022 (Az. C-873/19) entschieden, dass der Deutsche Umwelthilfe e.V. zum einen zur Anfechtung der Genehmigung befugt ist und dass zum anderen eine Abschaltvorrichtung wie die Thermofenster nur ausnahmsweise zugelassen werden darf, wenn sie zur Vermeidung einer schweren Gefahr für den Motor und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs notwendig ist. Die Kammer verneinte eine derartige Gefahr.

Die Rechtsprechung des EuGH betone, dass es um ein unmittelbares Risiko für den Motor gehen müsse. Die Beklagte und die dem Rechtsstreit beigeladene Volkswagen AG hätten technische Probleme anderer Bauteile ihrer Fahrzeuge dargelegt, die zunächst aber nicht direkt den Motor betreffen würden. Eine konkrete Gefahr für den sicheren Betrieb ergebe sich aus diesen nicht.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist im Falle der Rechtskraft des Urteils verpflichtet, geeignete Maßnahmen zur Herstellung rechtmäßiger Zustände zu ergreifen. Der Deutsche Umwelthilfe e.V. habe nach Auffassung der Kammer jedoch keinen Anspruch auf eine bestimmte Maßnahme.

Die ausformulierten Urteilsgründe liegen derzeit noch nicht vor. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Das Gericht hat wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtsache die Berufung zum Schleswig-Holsteinischen Obergericht sowie die Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht zugelassen. Die Rechtsmittel können binnen eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils eingelegt werden.

(Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/justiz/gerichte-und-justizbehoerden/OVG/Presse/PI_VG/2023_02_21_Klage_DUH_erfolgreich.html?nn=4d314c1a-2485-4a07-a9c5-efae7e5f19c3)



© K.Tschovikov

BGH: SICHERUNGSABTRETUNG VON SCHADENS- ERSATZANSPRÜCHEN AUS UNERLAUBTER HANDLUNG AN FINANZIERENDE BANK (DIESELSKANDAL)

Pressemitteilung

Nr. 044/2023

Vom 06.03.2023

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) wird am 13. März 2023 über die Frage verhandeln, ob die in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen einer Finanzierungsbank enthaltene Klausel über die Sicherungsabtretung von Ansprüchen des Käufers und Darlehensnehmers gegen den Verkäufer und Hersteller eines Dieselfahrzeugs Ansprüche auf Schadensersatz aus unerlaubter Handlung erfasst und wirksam ist.

Sachverhalt:

Der Kläger nimmt die beklagte Fahrzeugherstellerin wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auf Schadensersatz in Anspruch.

Im März 2019 erwarb der Kläger von der Beklagten als Verkäuferin einen Mercedes GLC 250 für 55.335,89 € als Neuwagen. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor der Baureihe OM 651 (Schadstoffklasse EURO 6) ausgestattet. Der Kläger leistete eine Anzahlung in Höhe von 9.140 € an die Beklagte. Den Kaufpreis finanzierte er im Übrigen in Höhe von 46.195,89 € teilweise noch valutierend bei einer Bank (künftig Darlehensgeberin). Dem Darlehensvertrag lagen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Darlehensgeberin zugrunde. Dort hieß es unter anderem:

„II. Sicherheiten

Der Darlehensnehmer räumt dem Darlehensgeber zur Sicherung aller gegenwärtigen und bis zur Rückzahlung des Darlehens noch entstehenden sowie bedingten und befristeten Ansprüche des Darlehensgebers aus der Geschäftsverbindung einschließlich einer etwaigen Rückabwicklung, gleich aus welchem Rechtsgrund, Sicherheiten gemäß nachstehenden Ziffern 1-3 ein. [...]

[...]

3. Abtretung von sonstigen Ansprüchen

Der Darlehensnehmer tritt ferner hiermit folgende – gegenwärtige und zukünftige – Ansprüche an den Darlehensgeber ab, [...] [der] diese Abtretung annimmt:

[...]

- gegen die [Beklagte] [...], gleich aus welchem Rechtsgrund. Ausgenommen von der Abtretung sind Gewährleistungsansprüche aus dem Kaufvertrag des Darlehensnehmers gegen die [...] [Beklagte] oder einen Vertreter der [...] [Beklagten]. Der Darlehensnehmer hat dem Darlehensgeber auf Anforderung jederzeit die Namen und Anschriften der Drittschuldner mitzuteilen.

[...]

6. Rückgabe der Sicherheiten

Der Darlehensgeber verpflichtet sich, nach Wegfall des Sicherungszweckes (alle Zahlungen unanfechtbar erfolgt) sämtliche Sicherungsrechte (Abschnitt II. Ziff. [...] 3) zurückzuübertragen [...] Bestehen mehrere Sicherheiten, hat der Darlehensgeber auf Verlangen des Darlehensnehmers schon vorher nach [...] [seiner] Wahl einzelne Sicherheiten oder Teile davon freizugeben, falls deren realisierbarer Wert 120 % der gesicherten Ansprüche des Darlehensgebers überschreitet [...]"

Bisheriger Prozessverlauf:

Der Kläger hat die Beklagte in den Vorinstanzen unter dem Gesichtspunkt des Rücktritts vom Kaufvertrag und unter dem Gesichtspunkt einer deliktischen Schädigung wegen des Inverkehrbringens des Fahrzeugs auf Zahlung nebst Verzugszinsen an sich sowie auf Freistellung von restlichen Darlehensraten, Zug um Zug gegen Übergabe und Übertragung des Anwartschaftsrechts auf Rückübergabe des Fahrzeugs, in Anspruch genommen. Weiter hat er auf Feststellung des Annahmeverzugs und die Erstattung von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten angetragen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Berufungsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

Zur Begründung hat das Berufungsgericht ausgeführt, der Kläger sei, soweit er sein Begehren auf eine unerlaubte Handlung der Beklagten stütze, nicht aktivlegitimiert, weil er etwa bestehende deliktische Ansprüche an die Darlehensgeberin abgetreten habe. Die in den Darlehensvertrag einbezogene Abtretungsklausel erfasse die geltend gemachten deliktischen Ansprüche und halte einer Kontrolle nach den §§ 305 ff. BGB stand. Weder sei sie – weil bankenüblich – überraschend im Sinne von § 305c Abs. 1 BGB, noch benachteilige sie den Kläger unangemessen im Sinne von § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB. Die Klausel sei auch nicht unklar. Eine bloße Sicherungsabtretung berühre zwar regelmäßig nicht die Befugnis des Abtretenden,

das übertragene Recht gerichtlich oder außergerichtlich geltend zu machen. Vom Vorliegen der hierfür erforderlichen Einziehungsermächtigung sei bei der sogenannten stillen Sicherungsabtretung grundsätzlich auszugehen, wenn keine Tatsachen vorgetragen seien, die im Einzelfall auf eine von der Regel abweichende Abrede hindeuteten. Aufgrund der Offenlegung der Sicherungsabtretung könne der Kläger aber nicht Zahlung an sich verlangen, sondern nur noch Leistung an die Darlehensgeberin. Auch sein Hilfsantrag scheitere an der fehlenden Aktivlegitimation. Da der Kläger Schadensersatz nicht verlangen könne, sei weder der Annahmeverzug der Beklagten festzustellen noch seien dem Kläger die beantragten Nebenforderungen zuzuerkennen.

Mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine zweitinstanzlich gestellten Anträge weiter, soweit er sie auf eine unerlaubte Handlung der Beklagten durch das Inverkehrbringen des Fahrzeugs stützt.

(Quelle: <https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/2023044.html?nn=10690868>)

BGH TERMIN ZUR VERHANDLUNG ÜBER „THERMOFENSTER“ AUF 08.05.2023 VERSCHOBEN

Pressemitteilung Nr. 029/2023

Vom 13.02.2023

In der Sache VIa ZR 335/21 ist der auf den 21. November 2022 bestimmte Verhandlungstermin (vgl. Pressemitteilung Nr. 104/2022) zunächst auf den 27. Februar 2023 in der Erwartung verlegt worden, dass bis dahin eine Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union im Vorabentscheidungsverfahren C-100/21 vorliege (vgl. Pressemitteilung Nr. 160/2022). Eine solche Entscheidung, die Gegenstand der Erörterung mit den Parteien sein soll, soll nun laut Auskunft der Pressestelle des Gerichtshofs am 21. März 2023 verkündet werden. Der Verhandlungstermin ist daher auf den 8. Mai 2023 verlegt worden.

dungungsverfahren C-100/21 vorliege (vgl. Pressemitteilung Nr. 160/2022). Eine solche Entscheidung, die Gegenstand der Erörterung mit den Parteien sein soll, soll nun laut Auskunft der Pressestelle des Gerichtshofs am 21. März 2023 verkündet werden. Der Verhandlungstermin ist daher auf den 8. Mai 2023 verlegt worden.

(Quelle: <https://www.bundesgerichtshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/2023029.html?nn=10690868>)

LG MÜNCHEN I: „ABWEISENDES URTEIL ZU ENDE DER PRODUKTION VON FAHRZEUGEN MIT VERBRENNUNGSMOTOR ZUM 31.10.2030“

Pressemitteilung Nr. 05

Vom 07.02.2023

Das Landgericht München I hat heute eine Klage gegen einen Münchner Automobilhersteller abgewiesen, wonach dieser verpflichtet werden sollte, den Vertrieb von Pkw mit Verbrennungsmotoren ab dem 31. Oktober 2030 zu unterlassen, soweit nicht sichergestellt ist, dass durch Produktion und Nutzung dieser Pkw keinerlei Anstieg von Treibhausgasen in der Atmosphäre zu erwarten ist. Für den Zeitraum bis zum 31. Oktober 2030 sollte der Vertrieb von Personenkraftwagen beschränkt werden anhand eines zulässigen Höchstmaßes an Treibhausgasemissionen aller verkauften Pkw (Az. 3 O 12581/21).

Die Kläger sind Geschäftsführer bzw. stellvertretende Geschäftsführer des Deutschen Umwelthilfe e.V. Sie machen mit der Klage geltend, der Pkw-Vertrieb des beklagten Automobilherstellers führe zu Treibhausgasemissionen, die zu zwingenden rechtswidrigen Eingriffen in das allgemeine Persönlichkeitsrecht der Kläger führten. Produktion und Vertrieb der Pkw seien daher, zeitlich gestaffelt, auf ein Höchstmaß an Treibhausgasemissionen zu begrenzen. Ein darüber hinaus-

gehender weiterer Vertrieb von Pkw durch das beklagte Automobilunternehmen sei zu untersagen.

Der beklagte Automobilhersteller ist der Auffassung, der von den Klägern aus dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht abgeleitete Anspruch scheitere schon daran, dass die Begrenzung von Fahrzeugemissionen auf europarechtlicher Ebene harmonisiert sei. Die europäischen Regelungen, die der beklagte Automobilhersteller umfassend befolge, gingen dem hier geltend gemachten Unterlassungsanspruch vor. Jedenfalls sei auch der Vortrag der Kläger zu den zukünftigen Auswirkungen der Treibhausgasemissionen auf das soziale Leben und den damit einhergehenden zu befürchtenden Einschränkungen zu abstrakt, um darauf Unterlassungsansprüche zu stützen. Schließlich ergebe sich im Rahmen einer Gesamtabwägung mit den grundrechtlich verbürgten Berufs- und Eigentumsfreiheiten des beklagten Automobilherstellers, dass die beantragte Vertriebsunterlassung nicht zu begründen sei.

Das Landgericht hat entschieden, dass der von den Klägern geltend gemachte Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht nicht von vorneherein ausgeschlossen ist. Derzeit drohe jedoch noch kein rechtswidriger Eingriff in den Schutzbereich des allgemeinen Persönlichkeits-



© studio v-zwoelf - stock.adobe.com

rechts. Nach jetziger Abwägung aller Umstände seien die geltend gemachten Unterlassungsansprüche zum maßgeblichen Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung deshalb unbegründet.

Zu berücksichtigen sei bei der gebotenen Interessenwägung, dass sowohl der nationale als auch der europäische Gesetzgeber eine Vielzahl von Regelungen erlassen habe, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen. Diesen Regelungen lägen umfassende Abwägungen der Interessen und Belange aller Beteiligten zugrunde. Das Bundesverfassungsgericht habe in seinem Beschluss vom 24. März 2021, Az. 1 BvR 2656/18, mit Gesetzeskraft entschieden, es könne aktuell nicht festgestellt werden, dass der Gesetzgeber seinen durch die Grundrechte vorgegebenen Spielraum insofern überschreite.

Ausgehend auch von dieser aktuellen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts seien keine Besonderheiten ersichtlich, die gegenwärtig zu einer abweichenden zivilrechtlichen Bewertung führten. Über die öffentlich-rechtlichen Pflichten hinausgehende zivilrechtliche Pflichten der Beklagten, etwa wegen Fehlens einer gesetzlichen Regelung, bestehen nach Auffassung der Kammer jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Regierung wie Gesetzgeber werden zudem stets die Effektivität ihrer Maßnahmen zur Sicherung der Klimaschutzziele zu überprüfen haben, wobei gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen sein werden.

Im Ergebnis sei daher der von den Klägern geltend gemachte, auf ihr intertemporales allgemeines Persönlichkeitsrecht gestützter Abwehrenspruch derzeit nicht begründet.

Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.

Zum Hintergrund:

Das Bundesverfassungsgericht erklärte mit Beschluss vom 24.3.2021, Az. 1 BvR 22656/18, die Regelungen in § 3 Abs. 1 S. 2 und § 4 Abs. 1 S. 3 i.V.m. Anlage 2 KSG für mit dem Grundgesetz unvereinbar und gab dem Gesetzgeber auf, die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume nach 2030 bis zum 31.12.2022 unter Beachtung der Maßgaben dieses Beschlusses näher zu regeln. Das Bundesverfassungsgericht führte insoweit unter anderem Folgendes aus:

„Jeder konkrete Verbrauch verbleibender CO₂-Mengen verringert das Restbudget und die Möglichkeiten weiteren CO₂-relevanten Freiheitsgebrauchs und verkürzt zugleich die Zeit für die Initiierung und Realisierung soziotechnischer Transformation.“ „Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte die Bf. hier vor einer einseitigen Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft.“ „Die Grundrechte verpflichten den Gesetzgeber, die nach Art. 20a GG verfassungsrechtlich gebotenen notwendigen Reduktionen von CO₂-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität vorausschauend so zu gestalten, dass die damit verbundenen Freiheitseinbußen trotz steigender Klimaschutzanforderungen weiterhin zumutbar aus-

fallen und die Reduktionslasten über die Zeit und zwischen den Generationen nicht einseitig zulasten der Zukunft verteilt wird.“ (Az 192),... Art. 20a GG ist eine justiziable Rechtsnorm, die den politischen Prozess zugunsten ökologischer Belange auch mit Blick auf die besonders betroffenen künftigen Generationen binden soll.“ „Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz.“ „Wenn Regierung und Gesetzgeber danach davon ausgehen, dass bei einer Begrenzung des Anstiegs der Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2° C und möglichst 1,5° C (§ 1 Satz 3 KSG) die Folgen des Klimawandels in Deutschland durch Anpassungsmaßnahmen so weit gelindert werden könnten, dass das durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG gebotene Schutzniveau gewahrt wird, überschreiten sie jedenfalls gegenwärtig nicht ihren durch die grundrechtliche Schutzpflicht belassenen Entscheidungsspielraum.“

In der geänderten Fassung vom 18.8.2021 sieht das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) nunmehr in § 3 folgende Regelung vor:

„(1) Die Treibhausemissionen werden im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert: 1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 %, 2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 %. (2) Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausemissionen erreicht werden.“

(Quelle: <https://www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/muenchen-1/presse/2023/5.php>)

LG MÜNCHEN I: IRREFÜHRENDE WERBUNG MIT VERBRAUCHS- UND EMISSIONSANGABEN

Pressemitteilung Nr. 04

Vom 07.02.2023

Der beklagte Autokonzern beschrieb und bewarb im April 2022 auf seiner Internetseite eines seiner Modelle unter der Rubrik „Verbrauch und Emissionen“ mit Werten in räumlicher Nähe zu dem Zusatz „WLTP“. Die von ihm angegebenen Werte waren jedoch nicht mit dem WLTP berechnet, sondern mit dem NEFZ. Dabei handelt es sich um unterschiedliche Methoden der Verbrauchs- und Abgasberechnung. Die beim (neueren) WLTP berechneten Werte liegen regelmäßig über denen des NEFZ.

Nach Abmahnung durch den klägerischen Umweltverein änderte der Beklagte Autohersteller seine Darstellung, lehnte jedoch die Abgabe einer strafbewehrten Unterlassungserklärung ab. Hiergegen wandte sich der Kläger in seiner Klage auf Unterlassung.

Das Gericht bejahte im Ergebnis eine Irreführung von Verbrauchern.

Der Gefahr der Fehlvorstellung, dass es sich bei den ausgewiesenen Werten um WLTP-Werte handelt, seien insbesondere Verbraucher ausgesetzt, denen die Bedeutung des Zeichens „WLTP“ bereits bekannt sei, d.h., die wüssten, dass es sich dabei um eine Abkürzung für eine Prüfmethode bei der Verbrauchs- und Schadstoffberechnung handele und dass der WLTP den NEFZ abgelöst habe. **Anders als die Beklagte geltend mache, sei das Zeichen „WLTP“ nämlich nicht ausreichend abgesetzt von den ausgewiesenen Werten, um eine gedankliche Verbindung auszuschließen.** Es sei zwar in Fettdruck geschrieben, aber das sei die Überschrift „Verbrauch & Emissionen“ auch. Das Zeichen „WLTP“ sei jedenfalls nicht merklich größer als die Überschrift. Dass es in Großbuchstaben geschrieben sei, stelle bei Kenntnis von der Abkürzungsfunktion ebenfalls keinen Umstand dar, der eine selbstständige, unabhängige Stellung des Zeichens „WLTP“ nahelege. Zuletzt sei der Abstand zwischen der Überschrift zu den konkret angegebenen Werten der gleiche wie der zwischen den Werten und dem Zeichen.

Dass das Zeichen „WLTP“ auf der Internetseite einen Link zu einer anderen Seite mit den richtigen WLTP-Werten beinhalte, beseitige die Gefahr einer Fehlvorstellung nicht. Die Verlinkung sei von außen nicht erkennbar. Der Verbraucher stoße allenfalls zufällig darauf, wenn er mit der Maus über das Zeichen fahre. Insoweit könne nicht davon ausgegangen werden, dass dies häufig geschehe. Hinzu komme, dass zur Vermeidung einer Fehlvorstellung der Verbraucher dann den Link auch noch betätigen und anhand der verlinkten Angaben erkennen müsse, dass die zuerst angegebenen Werte NEFZ-Werte seien. Auch daran bestünden erhebliche Zweifel,

da die verlinkte Seite über die Werte hinausgehend keinerlei Erklärung enthalte. Insoweit bleibe die Situation für den Verbraucher auch nach Kenntnis der Unterseite verwirrend, weil ihm nirgends klar mitgeteilt werde, dass die zuerst angegebenen Werte solche nach dem NEFZ seien.

Es sei auch davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der Verbraucher zur Zeit des Verstoßes im April 2022 entsprechend informiert war, d.h. Kenntnis von der Existenz und Bedeutung des WLTP hatte. Durch den sog. „Dieselskandal“, bei dem festgestellt wurde, dass Abgaswerte von Personenkraftwagen im Prüfverfahren nach dem NEFZ manipuliert wurden, sei das Thema der Prüfmethode der Abgas- und Verbrauchswerte bei Kraftfahrzeugen seit Mitte der 2010er-Jahre stark in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt und werde entsprechend viel diskutiert. Bereits im Jahr 2018 sei dann der WLTP eingeführt worden. Auch dies sei nicht nur in der Fachpresse im Automobilbereich, sondern auch in der allgemeinen Presse thematisiert worden.

Die Gefahr einer wesentlichen Beeinflussung der Verbraucher sei hier zweifellos zu bejahen, so das Gericht: **„Für die Verbraucher sind Verbrauchswerte, aber auch Abgaswerte ein zunehmend wichtiges Kriterium bei der Beurteilung von Personenkraftwagen. Geht der Verbraucher von falschen (insbesondere besseren) Werten aus, hat dies offensichtlich Einfluss darauf, ob er sich weiter – im Internet oder real – mit dem Fahrzeug beschäftigt.“**

Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

(Quelle: <https://www.justiz.bayern.de/gerichte-und-behoerden/landgericht/muenchen-1/presse/2023/4.php>)

LG BREMEN: ABWEISENDES URTEIL ZU UNFALL MIT GEPARKTEN E-SCOOTERN

Pressemitteilung Nr. 19/2023

Vom 16.03.2023

Urteil im Zivilverfahren wegen eines E-Scooter-Unfalls

6 O 697/21:

Das Landgericht Bremen hat heute die Klage des seit seiner Geburt blinden Klägers gegen den E-Scooter-Verleiher VOI und dessen Bremer Kooperationspartner mit Urteil vom 16.03.2023 abgewiesen. Der Kläger, der sich mit einem Langstock orientiert, war im Juli 2020 auf dem Weg zur Arbeit über zwei E-Scooter gestürzt, die quer zu einer Hauswand abgestellt waren, und hatte einen Oberschenkelhalsbruch erlitten. Er verlangte von den Beklagten u.a. ein Schmerzensgeld in Höhe von 20.000 €.

Das Landgericht stützt seine Klageabweisung darauf, dass die konkrete Aufstellweise der Scooter an der Unfallstelle keine Verkehrssicherungspflichten verletze. Maßgeblich für die Prüfung sei nur diese Aufstellweise, nicht das allgemeine Ge-

fahrenpotenzial von E-Scootern. Verkehrssicherungspflichten seien nicht verletzt, weil eine Abwägung zulasten des Klägers ausfalle. Bei der Abwägung müssten zwar einerseits insbesondere die Interessen von Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden. Andererseits billige die wirksam erteilte Sondernutzungserlaubnis es, die E-Scooter so aufzustellen wie hier geschehen. Weiter sei zu berücksichtigen, dass an Hauswänden auch mit vergleichbaren Hindernissen zu rechnen sei, wie z.B. Fahrrädern, Baugerüsten oder Aufstellern von Geschäften und Restaurants. Selbst wenn man eine Verkehrssicherungspflichtverletzung annähme, wäre ein Anspruch wegen Mitverschuldens zu kürzen, weil der Kläger den Roller erkannt habe und sein Gehtempo hätte anpassen müssen, um dem Hindernis noch ausweichen zu können.

(Quelle: https://www.landgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/PM%2019-23%20Urteil%20im%20Zivilverfahren%20VOI%20u.a_.pdf)



© Igor Tichonov – stock.adobe.com

EUGH C-100/21

Urteil vom 21.03.2023 (gekürzt)

Tenor:

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Große Kammer) für Recht erkannt:

1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission vom 7. Mai 2009 geänderten Fassung in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

sind dahin auszulegen, dass

sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

2. Das Unionsrecht ist dahin auszulegen, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.

A. Ausgangsverfahren und Vorlageanfragen

Am 20. März 2014 kaufte QB bei der Auto Y GmbH zum Preis von 29.999 Euro ein Gebrauchtfahrzeug der Marke Mercedes-Benz, Modell C 220 CDI, das mit einem Dieselmotor der Generation Euro 5 ausgestattet war und einen Kilometerstand von 28.591 km hatte. Dieses vom Automobilhersteller Daimler in Verkehr gebrachte Fahrzeug wurde am 15. März 2013 erstmals zugelassen.

Es ist mit einer Motorsteuerungssoftware ausgerüstet, die die Abgasrückführung verringert, wenn die Außen-

temperaturen unter einer gewissen Schwelle liegen, was eine Erhöhung der NO_x-Emissionen zur Folge hat. Die Abgasrückführung ist somit nur dann voll wirksam, wenn die Außentemperatur nicht unter diese Schwelle sinkt (im Folgenden: Thermofenster). Die konkrete Außentemperatur, unterhalb der eine Reduktion der Abgasrückführung erfolgt und in welchem Umfang, ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig.

QB erhob beim Landgericht Ravensburg (Deutschland), dem vorlegenden Gericht, Klage auf Ersatz des Schadens, den ihm Mercedes-Benz Group dadurch verursacht habe, dass sie das in Rede stehende Fahrzeug mit nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgerüstet habe.

Vor diesem Gericht ist zwischen den Parteien streitig, ob das in Rede stehende Fahrzeug mit solchen unzulässigen Einrichtungen ausgestattet ist, welchen Umfang ein etwaiger Schadensersatzanspruch von QB hat und ob sich QB den Vorteil aus der Nutzung des Fahrzeugs auf die Höhe des Schadensersatzanspruchs anrechnen lassen muss.

Das vorlegende Gericht ist der Ansicht, dass das Thermofenster eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 sei. Die Abgasrückführung des in Rede stehenden Fahrzeugs werde nämlich schon bei über 0° C liegenden Außentemperaturen verringert und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems, obwohl diese Temperatur innerhalb des „Bereichs der bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwartenden Bedingungen“ im Sinne von Art. 3 Nr. 10 dieser Verordnung liege.

Außerdem sei auf den ersten Blick die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme nicht auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar, da nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führten, geeignet seien, die Nutzung einer Abschaltvorrichtung zu rechtfertigen (Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. [Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU:C:2020:1040, Rn. 114). Das vorlegende Gericht bezweifelt jedoch, dass ein Thermofenster, das den Zweck habe, Ablagerungen im Motor, also Verschleiß, zu verhindern, die strengen Anwendungsvoraussetzungen dieser Ausnahme erfüllt.

QB könnte ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB zustehen, für den einfache Fahrlässigkeit genüge. Diese Bestimmung setze jedoch den Verstoß gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz voraus, was nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Deutschland) bedeute, dass dieses Gesetz dazu dienen solle, einen Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen.

Insoweit genüge es, dass dieses Gesetz mit dem Ziel erlassen worden sei, diesem Einzelnen oder diesem Personenkreis einen rechtlichen Schutz zu verleihen, auch wenn es in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge habe. Außerdem setze diese Bestimmung voraus, dass sich im konkreten Schaden die Gefahr verwirklicht habe, vor der dieses Gesetz schützen sollte, und dass die konkret geschädigte(n) Person(en) vom persönlichen Schutzbereich des betreffenden Gesetzes erfasst seien. Daher stellt sich das vorliegende Gericht die Frage, ob Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 außer auf den Schutz allgemeiner Interessen auch auf den Schutz der Interessen eines einzelnen Erwerbers eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abzielen, insbesondere wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

Zu diesen Fragen gebe es in der deutschen Rechtsprechung und Literatur unterschiedliche Auslegungen. Der Bundesgerichtshof sei der Auffassung, dass die zur Harmonisierung der technischen Anforderungen an Fahrzeuge erlassenen Unionsrechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit sowie einen hohen Gesundheits- und Umweltschutz abzielten. Zudem ziele Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2007 nicht auf den Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des einzelnen Fahrzeugherwerbers ab.

Dagegen seien mehrere Landgerichte der Auffassung, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie sowie Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 auch den individuellen Schutz des Käufers eines Fahrzeugs bezweckten. Eines der Ziele der Übereinstimmungsbescheinigung sei nämlich gemäß Anhang IX der Rahmenrichtlinie, dass der Hersteller eines Fahrzeugs dem Käufer dieses Fahrzeugs versichere, dass dieses zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimme. Diese Bescheinigung bezwecke auch, das behördliche Zulassungsverfahren und den freien Warenverkehr innerhalb der Union zu erleichtern.

Falls davon ausgegangen würde, dass die in Rn. 29 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen nur allgemeine Rechtsgüter und nicht die besonderen Erwerberinteressen schützen, fragt sich das vorliegende Gericht außerdem, ob es nach dem Grundsatz der Effektivität geboten sein könnte, jedes schuldhaft (fahrlässige oder vorsätzliche) Handeln eines Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung gemäß Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2017 ausgestattet seien, dadurch zu sanktionieren, dass der betreffende Erwerber einen auf die deliktische Haftung dieses Herstellers gestützten Schadensersatzanspruch geltend machen könne.

Nach Ansicht des Landgerichts Stuttgart (Deutschland) beruhe die Anwendbarkeit von § 823 Abs. 2 BGB darauf, dass es im Interesse einer effektiven Durchsetzung des Unions-

rechts geboten sei, die maßgeblichen Bestimmungen des Unionsrechts mit zivilrechtlichen Sanktionen zu versehen.

Für den Fall, dass QB ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB zustehen sollte, fragt sich das vorliegende Gericht, ob es für die praktische Wirksamkeit der im vorliegenden Fall anwendbaren Bestimmungen des Unionsrechts erforderlich sei, dass eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen auf diesen Schadensersatzanspruch unterbleibe oder nur in eingeschränktem Umfang erfolge. Zu dieser Frage gebe es in der deutschen Rechtsprechung und Literatur ebenfalls unterschiedliche Auffassungen, auch was den Einfluss betreffe, den das Verbot ungerechtfertigter Bereicherung auf eine solche Anrechnung haben könne.

In diesem Zusammenhang gehe der Bundesgerichtshof zum einen davon aus, dass der Geschädigte im Hinblick auf das im deutschen Recht vorgesehene Schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden dürfe, als er ohne das schädigende Ereignis stünde, und dass zum anderen nur die durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen seien, deren Anrechnung den Schädiger nicht unangemessen entlaste. Mehrere Landgerichte seien hingegen der Auffassung, dass der aus der Nutzung eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung gezogene Vorteil auf den Schadensersatzanspruch angerechnet werden könne.

Ferner stellt das vorliegende Gericht, das im Ausgangsverfahren als Einzelrichter entscheidet, fest, dass der originäre Einzelrichter gemäß § 348 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 2 ZPO verpflichtet sei, den Rechtsstreit der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vorzulegen, wenn die Sache besondere Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweise oder grundsätzliche Bedeutung habe. Der Einzelrichter habe dabei kein Handlungsermessen. Insbesondere gehe aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs hervor, dass ein Einzelrichter, wenn er dem Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen vorlege, ohne den Rechtsstreit zuvor der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vorgelegt zu haben, gegen den in Art. 101 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes vorgesehenen verfassungsrechtlichen Grundsatz des gesetzlichen Richters verstoße.

Das vorliegende Gericht ist jedoch der Auffassung, dass Art. 267 Abs. 2 AEUV einer solchen Pflicht zur Vorlage an die Zivilkammer entgegenstehe. Der Gerichtshof habe zwar in seinem Urteil vom 13. Dezember 2018, Rittinger u.a. (C-492/17, EU:C:2018:1019), entschieden, dass die Vorlage eines Einzelrichters ungeachtet der Einhaltung nationaler prozessualer Vorschriften unionsrechtlich zulässig sei. Der Gerichtshof habe allerdings nicht die Frage geprüft, ob dieser Art. 267 Abs. 2 einer nationalen Bestimmung entgegenstehe, die die Möglichkeit zur Vorlage eines solchen Ersuchens beschränke.

Unter diesen Umständen hat das Landgericht Ravensburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichts-

hof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Haben Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 auch die Zielrichtung, die Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen zu schützen?

Wenn ja:

2. Zählt dazu auch das Interesse eines individuellen Fahrzeugerwerbers, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit den unionsrechtlichen Vorgaben nicht konform ist, insbesondere kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist?

Wenn die Vorlagefrage 1 verneint wird:

3. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn ein Erwerber, der ungewollt ein vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachtes Fahrzeug gekauft hat, zivilrechtliche deliktische Ansprüche gegenüber dem Fahrzeughersteller auf Ersatz seines Schadens, insbesondere auch einen Anspruch auf Erstattung des für das Fahrzeug bezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs, nur ausnahmsweise dann geltend machen kann, wenn der Fahrzeughersteller vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt hat?

Wenn ja:

4. Ist es unionsrechtlich geboten, dass ein zivilrechtlicher deliktischer Ersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Fahrzeughersteller bei jeglichem schuldhaften (fahrlässigen oder vorsätzlichen) Handeln des Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist, gegeben ist?

Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 4:

5. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn sich im nationalen Recht der Fahrzeugerwerber einen Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen muss, wenn er vom Hersteller im Wege des deliktischen Schadensersatzes die Erstattung des Kaufpreises eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachten Fahrzeugs Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangt?

Wenn nein:

6. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn dieser Nutzungsvorteil sich am vollen Kaufpreis bemisst, ohne dass ein Abzug wegen des aus der Ausstattung mit einer unzu-

lässigen Abschaltvorrichtung resultierenden Minderwerts des Fahrzeugs und/oder im Hinblick auf die vom Erwerber ungewollte Nutzung eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abgezogen wird?

Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 6:

7. Ist § 348 Abs. 3 ZPO, soweit diese Regelung sich auch auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen gemäß Art. 267 Abs. 2 AEUV bezieht, unvereinbar mit der Vorlagebefugnis der nationalen Gerichte gemäß Art. 267 Abs. 2 AEUV und daher auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen nicht anzuwenden?

B. Begründetheit

Vorbemerkungen

Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass eine „Abschaltvorrichtung“ in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 definiert wird als „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass mit der in Rn. 24 des vorliegenden Urteils genannten Software ein Thermofenster eingerichtet wurde, mittels dessen die Abgasrückführung nur dann voll wirksam ist, wenn die Außentemperatur nicht unter eine bestimmte Schwelle absinkt. Hierzu führt das vorlegende Gericht aus, dass die Abgasrückführrate und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bereits ab einer Außentemperatur von über 0°C verringert werde, d.h. einer Temperatur, die zu den Bedingungen zähle, die im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten seien.

In Bezug auf ein Thermofenster, das mit dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden vergleichbar war, hat der Gerichtshof entschieden, dass Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verbindung mit deren Art. 5 Abs. 1 dahin auszulegen ist, dass eine Einrichtung, die die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33° C liegt und der Fahrbetrieb unterhalb von 1.000 Höhenmetern erfolgt, eine „Abschaltvorrichtung“ im Sinne dieses Art. 3 Nr. 10 darstellt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 47).

In diesem Zusammenhang weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig sei, unterhalb welcher konkreten Außentemperatur eine Verringerung der Abgasrückführung erfolge und in welchem Umfang. Allerdings ist im Rahmen des Verfahrens

nach Art. 267 AEUV, das auf einer klaren Aufgabentrennung zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof beruht, allein das nationale Gericht für die Feststellung und Beurteilung des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits sowie die Auslegung und Anwendung des nationalen Rechts zuständig (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung). Es ist daher Sache des vorlegenden Gerichts, gegebenenfalls zu entscheiden, ob in Anbetracht der Klarstellungen in der in Rn. 58 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung die in Rn. 24 dieses Urteils genannte Software eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt.

Als Zweites ist nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Allerdings gibt es von diesem Verbot drei Ausnahmen, u.a. diejenige in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a, die nach Ansicht des vorlegenden Gerichts als einzige in Betracht kommt. Sie betrifft den Fall, dass „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“.

Da er eine Ausnahme vom Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen enthält, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 eng auszulegen (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 50).

Schon dem Wortlaut dieser Bestimmung ist zu entnehmen, dass eine Abschalteinrichtung, um unter die in dieser Bestimmung enthaltene Ausnahme zu fallen, nicht nur notwendig sein muss, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen, sondern auch, um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Angesichts der Verwendung der Konjunktion „und“ in dieser Bestimmung ist diese nämlich dahin auszulegen, dass die darin vorgesehenen Voraussetzungen kumulativ sind (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 61).

Das in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot würde ausgehöhlt und jeder praktischen Wirksamkeit beraubt, wenn es zulässig wäre, dass die Hersteller Fahrzeuge allein deshalb mit solchen Abschalteinrichtungen ausstatten, um den Motor vor Verschmutzung und Verschleiß zu schützen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU:C:2020:1040, Rn. 113).

Daher kann eine Software wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, wenn sie als Abschalteinrichtung einzustufen ist, nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie

eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 62).

Außerdem hat der Gerichtshof in Bezug auf ein Thermofenster, das mit dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden vergleichbar ist, entschieden, dass es zwar zutrifft, dass Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 formell keine weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ausnahme vorschreibt. Doch würde eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet wäre, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NOx-Emissionen von Fahrzeugen führen (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 63).

Der Gerichtshof ist daher zu dem Ergebnis gelangt, dass eine solche Abschalteinrichtung nicht im Sinne dieser Bestimmung notwendig ist. Liefße man zu, dass eine solche Abschalteinrichtung unter die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen könnte, würde dies nämlich dazu führen, dass diese Ausnahme während des überwiegenden Teils eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen anwendbar wäre, so dass der in Art. 5 Abs. 2 Satz 1 dieser Verordnung aufgestellte Grundsatz des Verbots solcher Abschalteinrichtungen in der Praxis weniger häufig zur Anwendung kommen könnte als diese Ausnahme (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 64 und 65).

Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, die Tatsachenfeststellungen zu treffen, die für die Anwendung der in den Rn. 60 bis 66 des vorliegenden Urteils genannten Voraussetzungen erforderlich sind.

Zur ersten und zur zweiten Frage

Mit seinen ersten beiden Fragen, die zusammen zu beantworten sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

Dem Vorabentscheidungsersuchen ist zu entnehmen, dass diese Fragen vor dem Hintergrund gestellt werden, dass nach Auffassung des vorlegenden Gerichts die Geltendmachung

des in § 823 Abs. 2 BGB vorgesehenen Schadensersatzanspruchs durch den individuellen Käufer eines nicht unionsrechtskonformen Kraftfahrzeugs einen Verstoß gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz voraussetzt.

In Bezug auf Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ist darauf hinzuweisen, dass das mit dieser Verordnung verfolgte Ziel, wie sich aus ihren Erwägungsgründen 1 und 6 ergibt, darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere die Stickstoffoxid(NOx)-Emissionen bei Dieselmotorkraftfahrzeugen zu mindern (Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, Rn. 43 und die dort angeführte Rechtsprechung). Das in Art. 5 Abs. 2 Satz 1 dieser Verordnung aufgestellte Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zielt gerade darauf ab, die Emissionen von Schadstoffen zu begrenzen und auf diese Weise zu dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel des Umweltschutzes beizutragen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 8. November 2022, Deutsche Umwelthilfe [Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen], C-873/19, EU:C:2022:857, Rn. 57).

Es ist daher davon auszugehen, dass diese Bestimmung ebenso wie die Verordnung, zu der sie gehört, ein allgemeines Ziel verfolgt, das darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

Wie der Generalanwalt in Nr. 40 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, trägt die in Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Pflicht der Hersteller, dem Fahrzeugkäufer beim Kauf ein Schriftstück mit Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch auszuhändigen, zur Verfolgung dieses Ziels bei. Wie dem 17. Erwägungsgrund dieser Verordnung entnommen werden kann, zielt diese Pflicht nämlich darauf ab, dass die Verbraucher und Anwender zu dem Zeitpunkt, zu dem sie ihre Kaufentscheidung treffen, objektive und genaue Informationen zur mehr oder weniger starken Umweltbelastung der Fahrzeuge erhalten.

Für die Beantwortung der ersten beiden Fragen ist allerdings die Verordnung Nr. 715/2007 in den Kontext zu setzen, in den sie sich einfügt. Art. 5 dieser Verordnung ist nicht nur im Hinblick auf die verschiedenen Bestimmungen dieser Verordnung zu prüfen, sondern auch im Hinblick auf den Regelungsrahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen innerhalb der Union, in den sich die Verordnung einfügt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. [Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU:C:2020:1040, Rn. 75).

Art. 3 Nr. 5 der Rahmenrichtlinie definierte die „EG-Typgenehmigung“ eines Fahrzeugs wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden als „Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser [Rahmenrichtlinie] und der in Anhang IV

oder XI [der Rahmenrichtlinie] aufgeführten Rechtsakte entspricht“. Dieser Anhang IV („Für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen anzuwendende Vorschriften“) verwies in seinem Teil I („Aufstellung der Rechtsakte für die EG-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen“) für „Emissionen leichter Pkw und Nutzfahrzeuge (Euro 5 und 6)/ Zugang zu Informationen“ auf die Verordnung Nr. 715/2007.

Nach Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 der Rahmenrichtlinie gestatten die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 schließlich weist der Hersteller nach, dass alle von ihm verkauften, zugelassenen oder in der Union in Betrieb genommenen Neufahrzeuge über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen.

Aus den in den Rn. 74 bis 76 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen ergibt sich zum einen, dass die Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie fallen, einer Typgenehmigung bedürfen, und zum anderen, dass diese Typgenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der fragliche Fahrzeugtyp den Bestimmungen der Verordnung Nr. 715/2007, insbesondere denen über Emissionen, zu denen Art. 5 dieser Verordnung gehört, entspricht (Urteil vom 14. Juli 2022, Porsche Inter Auto und Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, Rn. 52).

Abgesehen von diesen Anforderungen an die EG-Typgenehmigung, die an die Hersteller gestellt werden, sind diese auch verpflichtet, dem individuellen Käufer eines Fahrzeugs eine Übereinstimmungsbescheinigung auszuhändigen. Art. 18 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie bestimmte nämlich, dass der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung beilegt.

Nach Art. 26 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie war diese Bescheinigung für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs zwingend vorgeschrieben. Diese Pflicht erklärt sich durch den Umstand, dass diese Bescheinigung gemäß der Definition, die dafür in Art. 3 Nr. 36 dieser Richtlinie gegeben wurde, das „vom Hersteller ausgestellte Dokument [ist], mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser [Rahmenrichtlinie] genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht“.

Des Weiteren sollen die in Art. 46 der Rahmenrichtlinie vorgesehenen Sanktionen neben dem mit diesem Artikel verfolgten Ziel der Schaffung und des Funktionierens eines Binnenmarkts mit fairem Wettbewerb zwischen den Herstellern auch gewährleisten, dass der Käufer eines Fahrzeugs im Besitz einer Übereinstimmungsbescheinigung ist, die es ihm

erlaubt, das Fahrzeug gemäß Anhang IX dieser Richtlinie in jedem Mitgliedstaat zuzulassen, ohne zusätzliche technische Unterlagen vorlegen zu müssen (Urteil vom 4. Oktober 2018, Kommission/Deutschland, C-668/16, EU:C:2018:802, Rn. 87).

Wenn ein individueller Käufer ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, kann er somit vernünftigerweise erwarten, dass die Verordnung Nr. 715/2007 und insbesondere deren Art. 5 bei diesem Fahrzeug eingehalten werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14. Juli 2022, Porsche Inter Auto und Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, Rn. 54).

Infolgedessen ergibt sich aus den in den Rn. 78 bis 80 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen der Rahmenrichtlinie, dass diese eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Automobilhersteller und dem individuellen Käufer eines Kraftfahrzeugs herstellt, mit der diesem gewährleistet werden soll, dass das Fahrzeug mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften der Union übereinstimmt. Da der Hersteller eines Fahrzeugs bei der Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung an den individuellen Käufer des Fahrzeugs für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs die sich aus Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2007 ergebenden Anforderungen beachten muss, ermöglicht diese Bescheinigung insbesondere, den Käufer davor zu schützen, dass der Hersteller seine Pflicht, im Einklang mit dieser Bestimmung stehende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, nicht einhält.

Es ist indes nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeugtyp, der über eine EG-Typgenehmigung verfügt, mit der dieses Fahrzeug auf der Straße verwendet werden kann, ursprünglich von der Typgenehmigungsbehörde genehmigt worden sein kann, ohne dass ihr das Vorhandensein der in Rn. 24 des vorliegenden Urteils genannten Software offenbart wurde. Die Rahmenrichtlinie spricht den Fall an, dass die Unzulässigkeit eines Bauteils eines Fahrzeugs, z.B. im Hinblick auf die Anforderungen von Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2007, erst nach dieser Genehmigung entdeckt wird. So sieht Art. 8 Abs. 6 der Rahmenrichtlinie vor, dass diese Behörde die Typgenehmigung eines Fahrzeugs entziehen kann. Außerdem ergibt sich aus Art. 13 Abs. 1 Sätze 1 und 3 der Rahmenrichtlinie, dass ein Mitgliedstaat, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat, dann, wenn ihn der Hersteller über eine Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen unterrichtet, im Benehmen mit dem Hersteller entscheiden kann, dass eine neue EG-Typgenehmigung zu erteilen ist, sofern dies erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14. Juli 2022, Porsche Inter Auto und Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, Rn. 56). Ferner sah Art. 30 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie vor, dass ein Mitgliedstaat, der eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, wenn er eine fehlende Übereinstimmung mit dem Fahrzeugtyp, für den er die Genehmigung erteilt hat, feststellt, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, ergreift, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden.

Infolgedessen kann die nach Erteilung der EG-Typgenehmigung für dieses Fahrzeug entdeckte Unzulässigkeit einer Abschalteneinrichtung, mit der ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist, die Gültigkeit dieser Genehmigung und daran anschließend die der Übereinstimmungsbescheinigung, mit der bescheinigt werden soll, dass dieses Fahrzeug, das zur Baureihe des genehmigten Typs gehört, zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entsprach, infrage stellen. In Anbetracht der in Art. 26 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie genannten Regel kann diese Unzulässigkeit somit u.a. eine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit hervorrufen, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, und letztlich beim Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs zu einem Schaden führen.

Nach alledem ist auf die ersten beiden Fragen zu antworten, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

Zur dritten und zur vierten Frage

In Anbetracht der Antwort auf die ersten beiden Fragen sind die dritte und die vierte Frage nicht zu beantworten.

Zur fünften und zur sechsten Frage

Mit seiner fünften und seiner sechsten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es im Rahmen des Ersatzes des Schadens, der einem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgerüsteten Fahrzeugs entstanden ist, dem entgegensteht, dass der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs auf die Rückzahlung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs angerechnet wird, und, sollte dies nicht der Fall sein, dass sich dieser Nutzungsvorteil am vollen Kaufpreis dieses Fahrzeugs bemisst.

Hierzu ist festzustellen, dass, wie aus der Antwort auf die ersten beiden Fragen hervorgeht, Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

Somit geht aus diesen Bestimmungen hervor, dass ein individueller Käufer eines Kraftfahrzeugs gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch darauf hat, dass dieses Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

Des Weiteren ist es, wie bereits im Wesentlichen in Rn. 80 des vorliegenden Urteils festgestellt worden ist, nach Art. 46 der Rahmenrichtlinie Sache der Mitgliedstaaten, die Sanktionen festzulegen, die im Fall der Nichtbeachtung der Richtlinienbestimmungen anwendbar sind. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass sich aus Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ergibt, dass die Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestatteten Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz durch den Hersteller dieses Fahrzeugs hat, wenn dem Käufer durch diese Abschaltvorrichtung ein Schaden entstanden ist.

In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten für die Erlangung eines solchen Ersatzes durch die betreffenden Käufer wegen des Erwerbs eines solchen Fahrzeugs ist es Sache jedes einzelnen Mitgliedstaats, diese Modalitäten festzulegen.

Allerdings stünden nationale Rechtsvorschriften, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot entstanden ist, nicht mit dem Grundsatz der Effektivität in Einklang.

Unter diesem Vorbehalt ist darauf hinzuweisen, dass die nationalen Gerichte befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (Urteil vom 25. März 2021, *Balgarska Narodna Banka*, C-501/18, EU:C:2021:249, Rn. 125).

Im vorliegenden Fall wird das vorlegende Gericht zu prüfen haben, ob die Anrechnung des Nutzungsvorteils für die tatsächliche Nutzung des in Rede stehenden Fahrzeugs dem betreffenden Käufer eine angemessene Entschädigung gewährleistet, soweit festgestellt wird, dass diesem im Zusammenhang mit dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 in dieses Fahrzeug ein Schaden entstanden ist.

Dementsprechend ist auf die fünfte und die sechste Frage zu antworten, dass das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, voraus-

gesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.

(Link zur vollständigen Entscheidung: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=271641&pageIndex=0&doclang=de&mode=req&dir=&occ=first&part=1&id=2605522>)

OLG CELLE – 14 U 111/22

Urteil vom 15.02.2023

Amtliche Leitsätze:

1. Beim Vorbeifahren an Müllfahrzeugen im Einsatz muss nicht stets oder in der Regel Schrittgeschwindigkeit oder ein Sicherheitsabstand von 2 m eingehalten werden (a.A. z.B. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 26. Juli 2018 – OLG Karlsruhe I U 117/17, juris); maßgeblich sind vielmehr die jeweiligen Umstände des Einzelfalls, u.a. die örtlichen Gegebenheiten und etwaige Wahrnehmungen des Fahrzeugführers. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 13 km/h kann ausreichend sein.
2. Die Privilegierung des § 35 Abs. 6 StVO begründet keine Befreiung vom allgemeinen Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO. Ein Müllwerker, der auf der Fahrbahn einen großen, schweren Müllrollcontainer hinter dem Müllfahrzeug hervorschiebt, ohne auf den Verkehr zu achten, verstößt gegen § 1 Abs.2 StVO.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und ebenso begründet worden (§§ 511, 517, 519 f. ZPO). In der Sache hat sie teilweise Erfolg.

1. Berufungsbeklagter ist lediglich der Beklagte zu 2). Der Berufungsschriftsatz (Bl. 177f. d.A.) enthält zwar keine Einschränkung, vielmehr sind dort beide Beklagten benannt, und es wird erklärt, dass gegen das landgerichtliche Urteil Berufung eingelegt werde. Dem Berufungsbegründungsschrift-

satz (Bl. 190ff. d.A.) ist demgegenüber sowohl aus den Anträgen als auch aus der Begründung eindeutig zu entnehmen, dass die Klägerin lediglich noch den Beklagten zu 2) weiter in Anspruch nehmen will. Der Klägerevertreter hat vor diesem Hintergrund in der Berufungsverhandlung klargestellt, dass sich die Berufung allein gegen den Beklagten zu 2) richte. Der Beklagtenvertreter ist dem nicht entgegengetreten.

2. Die Ansprüche der Klägerin gegen den Beklagten zu 2) folgen dem Grunde nach aus §§ 7 Abs. 1, 17 StVG sowie aus § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG i.V.m. § 254 BGB.

Der Leerungsvorgang von Mülltonnen, wie hier, gehört zum Betrieb des Müllfahrzeugs (zum vergleichbaren Fall des Entladens von Öl aus einem Tanklastwagen s. BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 – VI ZR 139/15, BGHZ 208, 140-154). Das Fortschaffen des entleerten Müllcontainers vom Müllfahrzeug, wie hier, stellt den letzten Abschnitt des Leerungsvorgangs dar, so dass die Kollision jedenfalls hier, auf der Fahrbahn in unmittelbarer Nähe des Müllfahrzeugs, bei dem Betrieb des Müllfahrzeugs i.S.v. § 7 Abs. 1 StVG erfolgte.

Die bei beiden Anspruchsgrundlagen vorzunehmende Abwägung der Verursachungsbeiträge führt hier zu einer Haftungsverteilung von 75 : 25 zulasten des Beklagten zu 2).

a) Unangegriffen hat das Landgericht eine Sorgfaltspflichtverletzung des Beklagten zu 1) bejaht, weil dieser den Müllcontainer quer über die Straße schob, ohne auf das Klägerfahrzeug zu achten, wobei das Fahrzeug nach den Feststellungen des Sachverständigen erkennbar gewesen wäre. Dagegen ist



© oscarwhity – stock.adobe.com

auch nichts zu erinnern. Insbesondere begründet die Privilegierung des § 35 Abs. 6 StVO keine Befreiung vom allgemeinen Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO. Bereits der eindeutige Wortlaut gibt dies nicht her, denn nach § 35 Abs. 6 StVO ist es Müllfahrzeugen lediglich erlaubt, unter bestimmten Voraussetzungen überall und in jeder Richtung zu fahren und zu halten. § 1 StVO ist daher zu beachten (so auch König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 35 StVO, Rn. 13 m.w.N.), ebenso bleiben etwa die Pflichten aus § 14 StVO bestehen (s. König in: Hentschel/König/Dauer, a.a.O.). Danach ist hier ein schuldhafter Verstoß des Beklagten zu 1) gegen § 1 Abs. 2 StVO bzw. eine schuldhafte Amtspflichtverletzung zugunsten des Beklagten zu 2) zu berücksichtigen.

b) Die Klägerin rügt mit Erfolg, dass das Landgericht zu Unrecht einen Verkehrsverstoß der Fahrzeugführerin M. angenommen habe.

aa) Mit Blick auf die Privilegierung von Müllfahrzeugen im Einsatz ist diesen gegenüber besondere Vorsicht geboten. Nach der Rechtsprechung verschiedener Gerichte (z.B. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 26. Juli 2018 – 1 U 117/17, Rn. 27, juris, mit Verweis u.a. auf OLG Hamm, Urteil vom 11.11.1987 – 3 U 328/86, NJW-RR 1988, 866; LG Münster, Urteil vom 26.04.2002 – 16 O 83/02, ZfS 2002, 422), darf an Müllfahrzeugen im Einsatz nur langsam, d.h. in der Regel mit Schrittgeschwindigkeit oder 2 m Sicherheitsabstand vorbeigefahren werden. Schließlich sei bekannt, dass bei Einsatz der privilegierten Fahrzeuge tätige Personen die im Straßenverkehr gebotene Sorgfalt nicht stets in jeder Hinsicht beachten (können), weil ihr Hauptaugenmerk auf ihrer Arbeitsverrichtung liege (OLG Karlsruhe, a.a.O.; LG Saarbrücken, Urteil vom 17.04.2014 – 13 S 24/14, NZV 2014, 412). Nicht nur im Hinblick auf das auf die Arbeitsverrichtung gerichtete Hauptaugenmerk, sondern auch mit Blick auf die zu fordernde Effizienz der Müllabfuhr müssten andere Verkehrsteilnehmer damit rechnen, dass Müllwerker im Einsatz ihre Pflichten etwa aus § 1 StVO nicht im selben Maße erfüllen, wie nicht privilegierte Verkehrsteilnehmer; es müsse demnach etwa mit plötzlich vor oder hinter dem Fahrzeug hervortretenden Personen gerechnet werden (OLG Karlsruhe, a.a.O., mit Verweis u.a. auf LG Berlin, Urteil vom 10.04.2002 – 24 O 99/01, Schaden-Praxis 2002, 263 und Rogler in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 35 StVO, Rn. 131).

Diesen Erwägungen schließt sich der erkennende Senat im Ausgangspunkt an. Es ist gerechtfertigt, von anderen Verkehrsteilnehmern eine erhöhte Sorgfalt zu fordern und zu verlangen, dass derjenige, der an einem Müllfahrzeug im Einsatz vorbeifährt, besondere Vorsicht walten lässt.

Von Rechts wegen ist es jedoch nicht geboten, dass stets oder grundsätzlich nur mit Schrittgeschwindigkeit oder mit einem Sicherheitsabstand von 2 Metern an einem Müllfahrzeug im Einsatz vorbeigefahren werden darf, andernfalls ein Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO und / oder § 3 Abs. 1 StVO anzunehmen ist. Beide Normen rechtfertigen eine solche Regel nicht. Vielmehr sind stets die Umstände des Einzelfalls maßgeblich, so

dass zwar eine Verlangsamung der Geschwindigkeit geboten sein kann, aber nicht zwingend stets oder „in der Regel“ (OLG Karlsruhe, a.a.O.) Schrittgeschwindigkeit eingehalten werden muss. Dass es für die einzuhaltende Geschwindigkeit auf die Umstände des Einzelfalls ankommt, folgt bereits aus dem Wortlaut des § 3 Abs. 1 S. 2 StVO.

Bei § 1 Abs. 2 StVO handelt es sich um ein allgemeines Verhaltensgebot, eine Generalklausel (vgl. und näher u.a. König in: Hentschel/König/Dauer, a.a.O., § 1 StVO, Rn. 8). Etwas anderes folgt auch nicht im Hinblick auf § 35 Abs. 6 StVO. Wie eingangs dargelegt, begründet die sich aus dieser Norm ergebende Privilegierung keine Befreiung vom allgemeinen Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO für den Müllwerker. Auch für diesen und das für ihn gebotene Verhalten sind die Umstände des Einzelfalls maßgeblich. Auch die Erwägungen des Beklagten zu 2) im Schriftsatz vom 23. Januar 2023 greifen insofern nicht durch. Denn der Ordnungsgeber hat gerade keinen etwa § 3 Abs. 2a oder § 20 StVO vergleichbaren Schutz von Müllwerkern im Einsatz angeordnet. Ein konkretes, ausdrückliches Gebot, dass an Müllfahrzeugen im Einsatz nur vorsichtig vorbeigefahren werden darf (vgl. § 20 Abs. 1 StVO) oder bei der Vorbeifahrt an Müllfahrzeugen im Einsatz eine Gefährdung der Müllwerker ausgeschlossen sein muss (vgl. § 3 Abs. 2a StVO), enthält die Straßenverkehrsordnung nicht.

bb) Ausgehend von diesen Erwägungen ist im vorliegenden Fall zunächst festzuhalten, dass nach den unangegriffenen Feststellungen des Landgerichts davon auszugehen ist, dass die Voraussetzungen für die Privilegierung des Beklagtenfahrzeugs nach § 35 Abs. 6 StVO vorlagen, es also insbesondere im Einsatz war. Des Weiteren ist nach den Feststellungen des erstinstanzlich beauftragten Sachverständigen davon auszugehen, dass die Mitarbeiterin der Klägerin, die Zeugin M., mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von jedenfalls 13 km/h fuhr, mithin nicht mit Schrittgeschwindigkeit, die im Bereich von 5 bis 7 km/h zu verorten ist (näher und zur uneinheitlichen Rechtsprechung bzgl. „Schrittgeschwindigkeit“ s. z.B. König in: Hentschel/König/Dauer-König, a.a.O., § 41 StVO, Rn. 181, der die „äußerste Grenze“ im Übrigen bei 10 km/h sieht; vgl. auch Senat, Urteil vom 10. Juni 2020 – 14 U 218/19, Rn. 26, juris: „...10 bis 15 km/h, also fast doppelt so hoch wie Schrittgeschwindigkeit“).

Ausgehend von den Verhältnissen am Unfallort, wie sie etwa dem Gutachten auf S. 9 und 18 zu entnehmen sind, kann die Zeugin M. allenfalls mit einem seitlichen Abstand von rund 50 cm oder noch weniger am Beklagtenfahrzeug vorbeigefahren sein, der Abstand betrug jedenfalls deutlich weniger als 2 Meter; das ist auch unstrittig.

Ein Verstoß der Zeugin M. gegen § 1 Abs. 2 StVO steht nach den Umständen des Falls nicht fest. Wie dargelegt, folgt ein Verstoß nicht bereits allein aus dem Umstand, dass die Zeugin nicht Schrittgeschwindigkeit fuhr und mit einem geringeren Seitenabstand als 2 Metern am Beklagtenfahrzeug vorbeifuhr. Maßgeblich sind die Umstände des vorliegenden Falls. Im Hinblick darauf, dass das Müllfahrzeug erkennbar im Einsatz

war und eine Vorbeifahrt nur mit geringem Seitenabstand möglich war, war die Zeugin verpflichtet, die gefahrene Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren. Das hat sie allerdings getan. Statt der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Unfallort (30 km/h) fuhr sie nur 13 km/h; eine höhere gefahrene Geschwindigkeit steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht fest, wie die Klägerin zu Recht geltend macht. Diese Geschwindigkeit war hier ausreichend gering, zumal der Sachverständige auch zu dem Ergebnis gelangt ist, dass der Unfall für die Zeugin bei einer Bremsausgangsgeschwindigkeit von unter 14 km/h räumlich vermeidbar gewesen wäre (vgl. GA W. S. 26). Die sich aus den Feststellungen des Sachverständigen zur gefahrenen Geschwindigkeit und der Vermeidbarkeit möglicherweise ergebenden Unklarheiten gehen im vorliegenden Zusammenhang nicht zulasten der Zeugin bzw. der Klägerin. Denn einen zu berücksichtigenden Verkehrsverstoß aufseiten der Klägerin muss der Beklagte zu 2) beweisen. Hinzu kommt für die Annahme, dass die von der Zeugin gefahrene Geschwindigkeit nicht zu hoch war, der Umstand, dass die örtlichen Verhältnisse auch für den Beklagten zu 1) erkennbar waren, er es mit seinem Verhalten (ebenfalls) in der Hand hatte, eine Kollision mit einem vorbeifahrenden Fahrzeug zu vermeiden und er auch von Rechts wegen, wie ausgeführt, nicht von den Pflichten aus § 1 StVO befreit war. Da er sich hinter dem großen Müllfahrzeug befand, lag es auf der Hand, dass ein etwaig vorbeifahrender Verkehrsteilnehmer ihn und den Müllcontainer zunächst nicht sehen kann. Hätte der Beklagte zu 1) zunächst geschaut oder etwa die Tonne gezogen, statt sie zu schieben, hätte er die herannahende Zeugin womöglich rechtzeitig sehen und die Kollision vermeiden können. Bei der Frage, ob der Zeugin ein Verstoß gegen §§ 1, 3 StVO vorzuwerfen ist, weil sie nicht noch langsamer bzw. Schrittgeschwindigkeit fuhr, sind auch diese Umstände zu bedenken. Bei aller gebotenen Vorsicht bei der Vorbeifahrt an einem im Einsatz befindlichen Müllfahrzeug muss gleichwohl nicht mit jedwedem Fehlverhalten der Müllwerker gerechnet werden. Dass die Zeugin den Beklagten zu 1) bereits bei Herannahen gesehen hatte oder sie aufgrund anderer Umstände damit hätte rechnen müssen, dass ohne Weiteres plötzlich ein Müllcontainer hinter dem Müllfahrzeug hervorgeschoben werden würde, was ein Absehen vom Passieren oder zumindest die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit geboten haben könnte, ist schließlich ebenfalls nicht erwiesen.

In Anbetracht der vorliegenden Umstände kann die von der Zeugin gefahrene Geschwindigkeit beim Passieren des Müllfahrzeugs nicht als zu hoch angesehen werden. Ein Sicherheitsabstand von 2 Metern war aufgrund der örtlichen Gegebenheiten von vornherein nicht möglich. Aufgrund der Umstände war die Zeugin aber auch nicht verpflichtet, mit dem Passieren zuzuwarten.

cc) Soweit der Beklagtenvertreter in der Berufungsverhandlung die Ansicht vertreten hat, die Zeugin hätte hupen müssen, folgt der Senat dem nicht. Wenn die Zeugin sich oder einen Müllwerker, hier insbesondere den Beklagten zu 1), gefährdet gesehen hätte, dann hätte gegebenenfalls verlangt

werden können, durch Schallzeichen auf sich aufmerksam zu machen (vgl. § 16 Abs. 1 StVO). Wie ausgeführt, sind konkrete Umstände, die eine solche Gefährdungsannahme begründen könnten, aber nicht erwiesen. Die allgemein gefahrenträchtige Situation des Vorbeifahrens an einem im Einsatz befindlichen Müllfahrzeug mit geringem Abstand genügt nicht; eine allgemeine oder regelmäßige Pflicht, bei einer solchen Vorbeifahrt durch Schallzeichen auf sich aufmerksam zu machen, besteht nicht.

dd) Im Ergebnis ist daher aufseiten der Klägerin kein Verkehrsverstoß der Zeugin M. zu berücksichtigen.

c) Die danach vorzunehmende Haftungsabwägung führt zu einer Haftungsverteilung von 75 : 25 zulasten des Beklagten zu 2).

aa) Auf Beklagtenseite könnte dem Beklagten zu 1) zwar zuzubilligen sein, dass Müllwerker im Einsatz die Sorgfaltspflichten wohl nicht im gleichen Maß einhalten können wie andere Verkehrsteilnehmer, da sie andernfalls ihre Tätigkeit nur erheblich langsamer verrichten könnten. Allerdings stellt sich das Verschulden hier jedenfalls als erheblich dar im Hinblick darauf, dass der Beklagte zu 1) einen großen, schweren Müllrollcontainer (vgl. GA W. S. 11f.) hinter dem Müllfahrzeug hervorschob, ohne auf den Verkehr zu achten. Diese Umstände und das Verhalten waren von vornherein erheblich gefahrenträchtig. Hinzu kommt auf Beklagtenseite eine erhöhte Betriebsgefahr aufgrund der Größe des Beklagtenfahrzeugs, die sich in Form von Sichtbeschränkungen auch ausgewirkt hat (vgl. GA W. S. 21).

bb) Demgegenüber ist auf Klägerseite lediglich die Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs anzusetzen. Die Umstände gebieten ein Zurücktreten der Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs nicht, was die Klägerin im Berufungsverfahren allerdings auch nicht (mehr) geltend macht. Vielmehr ist angesichts der Umstände von einer leicht erhöhten Betriebsgefahr auszugehen, die der Senat daher hier mit 25 % ansetzt; eine in geringerem Maße zu berücksichtigende Betriebsgefahr macht die Klägerin selbst nicht geltend, durchgreifende Gründe für eine noch höher anzusetzende Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs in der vorliegenden Situation liegen nicht vor.

cc) Im Ergebnis ist es danach angemessen, die Haftung im Verhältnis 75 % zu 25 % zulasten des Beklagten zu 2) zu verteilen. Soweit der Beklagte zu 2) aus der Entscheidung des Senats vom 16. November 2022 – 14 U 87/22 (veröffentlicht u.a. bei juris) etwas herleiten möchte, verkennt er, dass sich die Fälle maßgeblich unterscheiden (insbesondere: dort der Kläger, ein Fahrbahnmarkierer, der achtlos auf die freigegebene Fahrbahn getreten war, wobei die Unfallgegnerin den Kläger aber hätte sehen müssen; hier kein nachgewiesenes Verschulden auf Klägerseite) und der Senat im Übrigen in jenem Fall letztlich nur über die Frage eines etwaigen Mitverschuldensanteils des verletzten Fahrbahnmarkierers zu entscheiden hatte.

3. Danach kann die Klägerin dem Grunde nach 75 % ihrer Schäden von dem Beklagten zu 2) ersetzt verlangen. Zur Höhe

der Hauptforderung gilt Folgendes:

a) Hinsichtlich der Reparaturkosten ist deren Nettobetrag zugrunde zu legen. Der Klägerin stehen 75 % der Nettopreparaturkosten zu, mithin 1.141,70 Euro. Die Ausführungen im Schriftsatz vom 28. Juli 2021 (Bl. 32 d.A.), auf die der Beklagte zu 2) im Berufungsverfahren verwiesen hat, sind durchaus als Bestreiten der behaupteten fehlenden Vorsteuerabzugsberechtigung anzusehen. Zwar hätte das Landgericht danach wohl auf den unzureichenden Vortrag der Klägerin hinweisen müssen. Im Urteil des Landgerichts ist aber ein solcher Hinweis zu sehen, und die Klägerin hätte entsprechend weiter vortragen müssen (vgl. hierzu und näher u.a. BGH, Beschluss vom 12. Februar 2020 – XII ZB 445/19, juris). Die Klägerin hatte im Rahmen ihrer Berufungsbegründung die Möglichkeit, zu diesem Punkt näher vorzutragen. Dies ist indes nicht geschehen. Der – alleinige – Verweis darauf, die Zeugin M. habe sich am Unfalltag auf einer Dienstfahrt befunden, genügt nicht.

b) Zudem stehen der Klägerin 75 % der Kostenpauschale zu, mithin 18,75 Euro.

c) Unter Berücksichtigung des vom Landgericht bereits zuerkannten Betrags von 773,63 Euro verbleiben danach weitere 386,82 Euro, die der Klägerin noch zuzusprechen sind. Insgesamt stehen der Klägerin als Hauptforderung 1.160,45 Euro zu.

4. Die berechtigten vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten belaufen sich unter Zugrundelegung eines Gegenstandswerts von 1.160,45 Euro auf 185,10 Euro (Nr. 2300 VV RVG und Nr. 7002 VV RVG, keine Umsatzsteuer, vgl. Anlage K 5), so dass der Klägerin weitere 37,54 Euro zuzuerkennen sind.

5. Die geltend gemachten Zinsansprüche folgen aus §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB i.V.m. dem als Anlage K 4 vorgelegten Schreiben.

6. Soweit die Berufung Erfolg hatte, war das landgerichtliche Urteil abzuändern; im Übrigen war die Berufung zurückzuweisen.

III.

Auch die weiteren Ausführungen im Schriftsatz vom 23. Januar 2023 – soweit nicht bereits unter Ziffer II. ausdrücklich erwähnt – hat der Senat bedacht und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung bestand im Übrigen nicht.

IV.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1, 281, 708 Nr. 10, 711 ZPO.

V.

Die Revision ist gem. § 543 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 ZPO wegen grundsätzlicher Bedeutung, zum Zwecke der Rechtsfortbil-

dung und zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zuzulassen. Der Frage, ob mit Blick auf die Privilegierung von Müllfahrzeugen im Einsatz an diesen stets oder zumindest in der Regel mit Schrittgeschwindigkeit oder mit 2 Metern Sicherheitsabstand vorbeigefahren werden darf, kommt grundsätzliche Bedeutung zu. Es handelt sich um häufig auftretende Verkehrssituationen, die allgemein gefahrträchtig sind. Es kann damit gerechnet werden, dass nicht nur Entsorgungsunternehmen bzw. Kommunen sowie die Haftpflichtversicherer die Rechtsprechung zu dieser Frage bei ihrer Regulierungspraxis in Schadensfällen – die im Übrigen erheblich umfangreicher sein können, als im vorliegenden Fall – berücksichtigen, sondern auch Müllwerker und Fahrzeugführer ihr Verhalten in solchen Situationen danach richten werden. Die Auffassung des Senats weicht schließlich von der Rechtsprechung des OLG Karlsruhe, des OLG Hamm und anderer Gerichte ab; auf die Ausführungen unter II. 2. b) aa) und die dort erwähnten Entscheidungen wird verwiesen.

OVG SCHLESWIG-HOLSTEIN – 5 LB 17/22

Urteil vom 08.12.2022

Amtlicher Leitsatz

Von einer Unmöglichkeit im Sinne des § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO ist dann auszugehen, wenn die Behörde nach den Umständen des Einzelfalles nicht in der Lage war, den Täter oder die Täterin innerhalb der Verjährungsfrist zu ermitteln, obwohl sie alle angemessenen und zumutbaren Maßnahmen getroffen hat.

Aus den Gründen

Die zulässige Anfechtungsklage ist unbegründet. Der Bescheid vom 14. November 2017 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 19. Januar 2018 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

Rechtsgrundlage der angefochtenen Verfügung ist § 31a StVZO. Nach dieser Vorschrift kann die Verwaltungsbehörde gegenüber einer Fahrzeughalterin oder einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere auf sie oder ihn zugelassene oder künftig zuzulassende Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuches anordnen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers oder einer Fahrzeugführerin nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war. Die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Vorschrift liegen vor und die hier getroffene Ermessensentscheidung ist nicht zu beanstanden.

Die Klägerin ist zu Recht als Fahrzeughalterin i.S.d. § 31a StVZO in Anspruch genommen worden. Die Feststellung der verantwortlichen Fahrzeugführerin oder des verantwortlichen Fahrzeugführers war trotz angemessener Bemühungen der Bußgeldstelle nicht möglich. Ein Fahrtenbuch war daher angebracht, damit nicht auch in Zukunft erhebliche Verkehrsverstöße ungeahndet bleiben.

Unmöglichkeit im Sinne des § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen. Von einer Unmöglichkeit ist dann auszugehen, wenn die Behörde nach den Umständen des Einzelfalles nicht in der Lage war, den Täter oder die Täterin innerhalb der Verjährungsfrist zu ermitteln, obwohl sie alle angemessenen und zumutbaren Maßnahmen getroffen hat. Für die Beurteilung der Angemessenheit der Aufklärungsmaßnahmen kommt es wesentlich darauf an, ob die Behörde in sachgerechtem und rationellem Einsatz der ihr zur Verfügung stehenden Mittel nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen getroffen hat, die der Bedeutung des aufzuklärenden Verkehrsverstoßes gerecht werden und erfahrungsgemäß Erfolg haben können. Art und Umfang der Ermittlungstätigkeit können sich an der Einlassung des Fahrzeughalters bzw. der Fahrzeughalterin ausrichten (vgl. OVG Schleswig, Urteil vom 13. September 1995 – 4 L 127/95 –, juris Rn. 17). Der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin muss

so rechtzeitig vor Ablauf der Verjährungsfrist bekannt werden, dass die begangene Verkehrsordnungswidrigkeit mit Aussicht auf Erfolg geahndet werden kann und daran etwa anknüpfende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eingeleitet werden können (Beschluss des Senats vom 3. März 2021 – 5 LA 12/19 –, juris Rn. 13; OVG Münster, Beschluss vom 22. Juli 2020 – 8 B 892/20 –, juris Rn. 19). Entscheidend ist jedenfalls, dass eine Ermittlung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung nicht möglich war und die Unmöglichkeit nicht auf ein Ermittlungsdefizit der zuständigen Behörde zurückzuführen ist. Die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage setzt insbesondere nicht voraus, dass die Unmöglichkeit der Feststellung des Fahrers oder der Fahrerin auf einer fehlenden Mitwirkung der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters beruht oder die Halterin bzw. der Halter seine Mitwirkungsobliegenheiten schuldhaft nicht erfüllt hat oder die Unmöglichkeit der Feststellung des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin sonst zu vertreten hat. Eine Auflage kann daher auch dann ergehen, wenn die Halterin oder der Halter erfolglos zur Aufklärung beizutragen versucht (VGH München, Urteil vom 1. April 2019 – 11 B 19.56 –, juris Rn. 22; OVG Bautzen, Beschluss vom 31. August 2017 – 3 A 445/16 –, juris Rn. 10; OVG Münster, Beschluss vom 25. Januar 2018 – 8 A 1587/16 –, juris Rn. 13; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage 2021, § 31a StVZO, Rn. 40).

Nach diesen Maßgaben war die Feststellung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers im Sinne des § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO nicht möglich, obwohl die Bußgeldbehörde die erforderlichen und angemessenen Ermittlungsmaßnahmen ergriffen hatte. Sie übersandte der Klägerin eine Woche nach dem Verkehrsverstoß einen Zeugenfragebogen, den die Klägerin ebenso unbeantwortet ließ wie den zweiten Zeugenfragebogen, den der Beklagte kurz vor Eintritt der Verfolgungsverjährung erneut an die Klägerin übersandte. Zusätzlich suchten zwei Polizeibeamte die Klägerin unter ihrer Geschäftsadresse auf, wo ihnen mitgeteilt wurde, dass sich der Prozessbevollmächtigte mit der Bußgeldstelle in Verbindung setzen werde. Weitere erfolgsversprechende Ermittlungsansätze sind nicht ersichtlich und waren auch nicht erforderlich.

Ein Ermittlungsdefizit der Bußgeldbehörde ist nicht darin zu sehen, dass die Klägerin am 22. September 2017, einem Freitag, um 17:34 Uhr einen Schriftsatz per Fax bei der Bußgeldbehörde einreichte und Frau ... als Fahrerin des Fahrzeuges benannte. Dieser Schriftsatz ging am letzten Tag der dreimonatigen Verfolgungsverjährungsfrist nach § 36 Abs. 2, § 24 Abs. 1, § 6 Abs. 1 StVG iVm § 31 Abs. 3 Satz 1 OWiG ein (vgl. Gertler, in: BeckOK OWiG, 36. Edition, Stand: 1. Oktober 2022, § 31, Rn. 20, 50 f.; Krenberger/Krumm, OWiG, 7. Aufl. 2022, § 31, Rn. 8, 30; Fromm, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2017, § OWiG § 31 OWiG; Rn. 8 f.). Zwar war die Verjährungsfrist um 17:34 Uhr noch nicht abgelaufen. Eine zielführende Bearbeitung des Schreibens noch am 22. September

2017 und eine Unterbrechung der Verjährungsfrist war der Bußgeldbehörde aber nicht mehr zumutbar. Der Hinweis auf die mögliche Fahrzeugfahlerin ging nur wenige Stunden vor Fristablauf und nach Ende der Klägerin durch die Zeugenbefragungsschreiben bekannten Servicezeiten des Beklagten – Freitag 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr – bei der Bußgeldbehörde ein. Am nächsten Arbeitstag, am 25. September 2022, war die Verfolgungsverjährung bereits eingetreten. Eine Unterbrechung der Verjährungsfrist durch die Einleitung von Maßnahmen nach § OWiG § 33 OWiG war da nicht mehr möglich.

Soweit der Prozessbevollmächtigte der Klägerin im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgetragen hat, das Fahrzeug, mit welchem der Verkehrsverstoß begangen wurde, sei nicht mehr im Besitz der Klägerin, vermag dies nicht die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides zu begründen. Der Beklagte ordnete an, dass im Fall der Veräußerung, Ab- oder Ummeldung des im Bescheid genannten Fahrzeugs das Fahrtenbuch für ein anderes Fahrzeug zu führen sei, welches von der Klägerin betrieben werde. Das ist nicht zu beanstanden. Der Sicherungszweck des § 31a StVZO lässt es zu und wird es regelmäßig sogar erfordern, die Maßnahme auf das oder die Fahrzeuge zu erstrecken, die vor Ablauf der Zeit, für die das Fahrtenbuch geführt werden muss, an die Stelle der in der Verfügung bezeichneten Kraftfahrzeuge treten. Denn die Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs, der die Fahrtenbuchauflage begegnen will, entfällt nicht ebenfalls mit dem Fortfall eines bestimmten Fahrzeugs (BVerwG, Beschluss vom 3. Februar 1989 – 7 B 18.89 –, juris Rn. 5).

Im Übrigen erweist sich die angefochtene Verfügung auch als ermessensfehlerfrei. Die Fahrtenbuchauflage ist in der Regel dann nicht unverhältnismäßig, wenn die Entscheidung über die Ordnungswidrigkeit in das Verkehrszentralregister einzutragen und damit mit mindestens einem Punkt nach dem Punktesystem zu bewerten wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Mai 1995 – 11 C 12.94 –, juris Rn. 10). Vorliegend wäre die Geschwindigkeitsüberschreitung innerhalb geschlossener Ortschaften um 27 km/h mit einer Eintragung von einem Punkt im Fahrignungsregister und mit einer Geldbuße in Höhe von 100,00 € zu ahnden gewesen, vgl. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 Abs. 1 Nr. 3 iVm § 3 Abs. 1 Nr. 1 StVO, § 24 StVG, § 40 FeV iVm Ziffer 3.2.2 der Anlage 13 zur FeV in der Fassung vom 18. Mai 2017 und Ziffer 11.3.5. der Tabelle 1 (Anhang zu Nummer 11 der Anlage) Bußgeldkatalog-Verordnung in der Fassung vom 18. Mai 2017.

Die Dauer der Fahrtenbuchauflage ist entsprechend dem Gewicht der zugrunde liegenden Ordnungswidrigkeit zu bemessen. Die festgesetzte Dauer der Fahrtenbuchauflage von neun Monaten ist angesichts des schwerwiegenden Verkehrsverstoßes nicht zu beanstanden. Durch die Fahrtenbuchauflage soll eine Fahrzeughalterin oder ein Fahrzeughalter zu einer nachprüfaren Überwachung der Fahrzeugbenutzung und zur Mitwirkung bei der Feststellung des Fahrzeugführers oder der Fahrzeugführerin im Falle eines erneuten Verkehrsverstoßes angehalten werden. Dazu ist eine gewisse Dauer der Fahrtenbuchauflage erforderlich; neun Monate liegen im

mittleren Bereich einer effektiven Kontrolle, stehen zu dem erheblichen Verkehrsverstoß nicht außer Verhältnis und stellen keine übermäßige Belastung dar (vgl. auch Dauer, a.a.O., § 31a StVZO, Rn. 55).

Die Anordnung ist auch nicht unverhältnismäßig und deshalb aufzuheben, weil zum Zeitpunkt der mündlichen Berufungsverhandlung fünf Jahre seit dem Verkehrsverstoß vergangen sind und es nach dem Vortrag des Prozessbevollmächtigten der Klägerin in dieser Zeit zu keinen weiteren Verkehrsverstößen mehr gekommen sei. Andernfalls hätte es der Adressat oder die Adressatin der Fahrtenbuchauflage in der Hand, die Rechtmäßigkeit der behördlichen Anordnung durch Rechtsbehelfs- und Rechtsmittelgebrauch und damit verbundenen Zeitablauf zu beseitigen. Das kommt aus rechtsstaatlichen Gründen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juli 1995 – 11 B 18.95 –, juris Rn. 3).

Die Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs ist auch nicht verjährt oder hat sich durch Zeitablauf erledigt. Der Beklagte hat in der Ordnungsverfügung vom 14. November 2017 bestimmt, dass die Frist zur Führung des Fahrtenbuchs mit dem Tag beginnt, an dem der Bescheid unanfechtbar wird. Die sich aus der Anordnung ergebenden Pflichten sind daher erst ab Bestandskraft des Bescheides zu erfüllen. Durch die gerichtlichen Verfahren wurde der Beginn der Frist hinausgeschoben (Dauer, a.a.O., § 31a StVZO, Rn. 78).

OLG CELLE – 14 U 149/22

Urteil vom 01.03.2023

Amtliche Leitsätze:

1. Der Geschädigte kommt seiner Darlegungs- und Beweislast einer sach- und fachgerechten Reparatur eines (unstreitig) nur äußerlichen Bagatell-Vorschadens (Kratzer) bereits dann nach, wenn er dem Gericht gem. § 287 ZPO mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nachweist, dass ein Vorschaden nicht mehr erkennbar war. Diese Erkennbarkeit kann das Gericht anhand des Akteninhalts selbst feststellen, wenn es sich bei dem Vorschaden um einen nur äußerlichen Kleinstschaden gehandelt hat, der – unstreitig – keine dahinterliegenden Bauteile betroffen hat.
2. In Bezug auf den Nutzungsausfall von Oldtimer-Fahrzeugen weisen diese Fahrzeuge – als Liebhaberstücke – das grundsätzliche Gepräge von nicht für die eigenwirtschaftliche Lebensführung zwingend notwendigen Gegenständen auf. Soweit dies im Einzelfall anders sein mag, obliegt es dem Geschädigten, dies darzulegen und ggf. zu beweisen.
3. Allein subjektive Annehmlichkeiten rechtfertigen keinen Nutzungsausfallersatz, der sich als wirtschaftliche Einbuße an objektiven Maßstäben zu orientieren hat. Andernfalls bestünde die Gefahr, unter Verletzung des § 253 BGB, die Ersatzpflicht auf Nichtvermögensschäden auszudehnen.

OLG STUTTGART – 2 U 226/21

Urteil vom 16.02.2023

Amtliche Leitsätze:

1. Es gibt im Zivilrecht keinen allgemeinen Grundsatz, wonach derjenige den berechtigten Teil seiner Ansprüche verliert, der hinsichtlich weitergehender Ansprüche bewusst wahrheitswidrige Angaben macht.
2. Die Erstattungsfähigkeit von Aufwendungen, die nicht nur der Behebung des Unfallschadens, sondern auch eines weiteren Schadens dienen, richtet sich nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung.
3. Eine Vorteilsanrechnung kommt nicht in Betracht, wenn der Geschädigte die Behebung eines weiteren, nicht durch den Unfall verursachten Schadens unterlässt.
4. Setzt der Geschädigte zeitgleich durch den Unfall verursachte und nicht durch den Unfall verursachte Schäden instand, ist es angemessen, hinsichtlich der allen Reparaturmaßnahmen dienenden Aufwendungen eine Vorteilsanrechnung vorzunehmen, die sich danach bemisst, wie sich die übrigen Reparaturkosten auf die reparierten Schäden verteilen.
5. Der Geschädigte kann die Kosten für die Erstellung eines Schadensgutachtens auch dann ersetzt verlangen, wenn sich das eingeholte Privatgutachten als falsch erweist. Eine Ausnahme kommt dann in Betracht, wenn der Geschädigte schuldhaft falsche Angaben gegenüber dem Sachverständigen gemacht hat und sich das Gutachten deshalb als unbrauchbar erweist. Wenn sich der Geschädigte bei der Auftragserteilung eines Autohauses bedient, ist es ihm nicht zuzurechnen, wenn das Autohaus die ordnungsgemäße Angabe eines Vorschadens nicht an den Sachverständigen weitergibt oder der Sachverständige diese Information nicht zur Kenntnis nimmt oder unbeachtet lässt.

BAYOBLG – 202 STRR 110/22

Urteil vom 16.12.2022

Amtliche Leitsätze:

1. Der Straftatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (hier: § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB) setzt den Eintritt einer konkreten Gefahr voraus. Eine solche Gefahr ist bei einer Einwirkung auf ein im Straßenverkehr bewegtes Pferd nicht gegeben, wenn das Tier zwar kurzzeitig in Aufregung gerät, aber sogleich von dem Reiter unter Kontrolle gebracht werden kann.
2. Teilt das tatrichterliche Urteil im Falle eines Freispruchs den Anklagevorwurf nicht mit, stellt dies keinen zur Aufhebung führenden durchgreifenden Rechtsfehler dar, weil das Revisionsgericht den Inhalt der Anklageschrift zur Prüfung der Verfahrensvoraussetzungen ohnehin von Amts wegen zur Kenntnis nehmen muss.
3. Die Verfahrensvoraussetzung eines Strafantrags ist nur dann erfüllt, wenn sich der Wille des Verletzten zur Antragstellung auch auf das Tatgeschehen, für welches das Strafantragserfordernis besteht, erstreckt.

OLG SAARBRÜCKEN – 4 U 111/21

Urteil 13.10.2022

Amtliche Leitsätze:

1. Im Verkehrsunfallprozess sind die Aufzeichnungen einer Webcam, die ein unbeteiligter Dritter zur Verfügung stellt, als Beweismittel zur Aufklärung des Unfallhergangs nicht grundsätzlich unverwertbar; dies gilt insbesondere dann, wenn ein Unfallbeteiligter zwar der Verwertung widerspricht, sich dabei aber nicht auf höher zu gewichtende Persönlichkeitsrechte beruft.
2. Fahren zwei Kraftfahrzeuge annähernd gleichzeitig in einen engen Kreisverkehr ein, ohne dass die Reihenfolge aufgeklärt werden kann, kann im Einzelfall eine Haftungsteilung von 2/3 zulasten des – vom Unfallgegner aus Unaufmerksamkeit nicht wahrgenommenen – aus der weiter links gelegenen Einmündung kommenden Fahrers gerechtfertigt sein, wenn dieser versucht, in einer Geradeausfahrt mit einer der Verkehrssituation nicht angemessenen Geschwindigkeit unter „Schneiden“ der Mittelinsel an dem sich erkennbar aus der nächsten Einmündung annähernden Fahrzeug vorbeizufahren.

VGH BADEN-WÜRTTEMBERG – 13 S 330/22

Beschluss vom 16.01.2023

Amtliche Leitsätze:

1. Eine Dauerbehandlung mit Medizinal-Cannabis führt nur dann nicht zum Verlust der Fahreignung, wenn die Einnahme von Cannabis indiziert und ärztlich verordnet ist, das Medizinal-Cannabis zuverlässig nach der ärztlichen Verordnung eingenommen und die Medikamenteneinnahme ärztlich überwacht wird, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit zu erwarten sind, die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt, und nicht zu erwarten ist, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird.
2. Eine Indikation zur Behandlung mit Betäubungsmitteln (hier: Medizinal-Cannabis) ist nur gegeben, wenn ihre Anwendung zur Erreichung des Therapieziels unerlässlich (Ultima Ratio) ist. Kommen andere Maßnahmen in Betracht, die zur Erreichung des Ziels geeignet sind, wie etwa eine Änderung der Lebensweise, physiotherapeutische Behandlungen, eine Psycho- oder Verhaltenstherapie oder die Anwendung nicht den Vorschriften des Betäubungsmittelgesetzes unterliegender Arzneimittel, ist diesen der Vorrang zu geben.

BGH VI ZR 344/21

Urteil vom 22.11.2022

Amtlicher Leitsatz:

Die Vorfahrtsregel des § 8 Abs. 1 S. 1 StVO („rechts vor links“) findet auf öffentlichen Parkplätzen ohne ausdrückliche Vorfahrtsregelung weder unmittelbar noch im Rahmen der Pflichtenkonkretisierung nach § 1 Abs. 2 StVO Anwendung, soweit den dort vorhandenen Fahrspuren kein eindeutiger Straßencharakter zukommt.



14. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG

12. und 13. Mai 2023 | Webers – Das Hotel im RUHRTURM | Essen

FORTBILDUNGSVERANSTALTUNG NACH § 15 FAO FÜR VERKEHRSRECHT 10 ZEITSTUNDEN

Freitag, den 12.05.2023

Michael Kleinekorte

Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und Fachanwalt für Verkehrsrecht

Thema: Effektive Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen II

5 Stunden

Samstag, den 13.05.2023

Prof. Dr. Ansgar Staudinger

Universität Bielefeld, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privat-,
Verfahrens- und Wirtschaftsrecht

Thema: Haftung und Deckung bei In- sowie Auslandsunfällen

2,5 Stunden

Leif Hermann Kroll

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht

**Thema: Verbotene Kfz-Rennen gemäß § 315d StGB: Hintergrund, Entwicklung der
Rechtsprechung aus der Instanz und vom BGH sowie Verteidigungsstrategien**

2,5 Stunden

KOSTEN

Vertrauensanwälte: 225 €

Mitglieder des ACE: 250 €

Nicht-Mitglieder: 285 €

WEITERE INFOS UND ANMELDUNG

T: 0711 5303-184

E-Mail: verkehrsrecht@ace.de

www.ace.de/verkehrsrechtstag



Eine Änderung der Referenten und/oder Themen aus organisatorischen Gründen behalten wir uns vor.

Impressum: Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Stefan Heimlich | Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Karlheinz Stockfisch | Redaktion: Felix Müller-Baumgarten / Abteilung Verbraucherschutz und Recht (verantwortlich für den Inhalt) | Gestaltung: ACE Auto Club Europa, Marketing und Vertrieb | Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-185, Internet: www.ace.de, E-Mail: ace@ace.de | Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gestattet.