



INHALT

Zu aktuellen Themen

Urteil des BVerwG zum Bewohnerparken	1
Reformvorhaben zum § 142 StGB	3

Pressemeldungen

BVerwG: Parkgebührensatzung in Freiburg unwirksam	4
BGH: Unwirksamkeit formularmäßiger Abtretung bei Finanzierung	5
BGH: Verkündungstermin im Dieselskandal am 26.06.2023	7
OLG Frankfurt: Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter – Entziehung der Fahrerlaubnis	8
OLG Frankfurt: verbotene Eigenmacht des Sicherungsgläubigers	9
OVG Nordrhein-Westfalen: Anforderungen an Ermittlungspflicht vor Fahrtenbuchauflage	10

Rechtsprechung

BGH: Ausgleichsanspruch des Unfallgegners gegen Fahrer nach Zahlung eines geleasteten Fahrzeugs ...	11
OLG Saarbrücken: Betriebsgefahr tritt bei Verstoß gegen bedeutende Verkehrsregelung zurück	15

Verkehrsrecht in Kürze

Oberlandesgericht Celle: Gefährdungshaftung von „passiv“ unfallbeteiligten Fahrzeugen	17
LG Frankenthal: Vorrang Radverkehr auf parallel verlaufendem Radweg beim Einfahren aus untergeordneter Straße	17
OLG Hamm: Bremsbereitschaft auf Parkplätzen	18
OLG Saarbrücken: Anforderungen an Vertrauen auf verkehrsgerechtes Verhalten eines Fußgängers	18
OLG Saarbrücken: Haushaltsführungsschaden bei MdE von 15%	19
VGH Mannheim: Ermessensfehler bei Fahrtenbuchauflage	19

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT HÄLT REGELUNG DER BEWOHNERPARKAUSWEISE IN FREIBURG FÜR RECHTSWIDRIG

(BVerwG9CN2.22–Urt. v. 13.06.2023)

Immer mehr Kommunen versuchen Fahrzeuge aus der Innenstadt zu vertreiben, indem Parkflächen umgebaut und Parkgebühren angehoben werden. Grundsätzlich ist das eine gute Lösung, um den zunehmenden Verkehr aus den oftmals gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossenen Innenstädten fernzuhalten. Es bleibt zu hoffen, dass mindestens im gleichen Umfang Park-and-ride-Parkplätze mit attraktiven Angeboten für Pendler ausgebaut werden. Aus anderen Städten haben wir vereinzelt gehört, dass Park-and-ride-Parkplätze oft nur nach vorheriger Reservierung, teilweise Wochen im Voraus, genutzt werden können.

Was ist aber mit den Bewohnern der Innenstädte? Viele, die sich überwiegend in der Stadt bewegen, haben oft kein eigenes Auto, sondern nutzen Carsharing und Co. Aber es gibt auch diejenigen Innenstadtbewohner, die auf ein Auto aus beruflichen, sozialen oder gesundheitlichen Gründen angewiesen sind. Eine Abschaffung des Fahrzeugs ist für diese Personen keine Alternative. Oft war es Jahrzehnte kein Problem, das Fahrzeug in Wohnungsnähe auf öffentlichen Straßen zu parken. Dies wird zunehmend schwieriger. Bewohnerparkausweise sind hier eine funktionierende Hilfe, um die ohnehin raren Parkflächen vorwiegend für Anwohner bereitzuhalten, die nicht nur Kraftfahrzeugsteuer, sondern auch Gebühren für die Erstellung des Parkausweises zahlen. Seit einiger Zeit versucht man auch diese Personen

zur Abschaffung des eigenen Fahrzeugs zu bewegen, indem hohe Gebühren für die Ausstellung von Berechtigungen zum Bewohnerparken verlangt werden. Teilweise werden diese an die Größe des Fahrzeugs gekoppelt. Aber trifft es wirklich nur reiche SUV-Fahrer, die sich diese Gebühren von bis zu ca. 500 € im Jahr leisten können? Große Fahrzeuge werden gerne von Familien genutzt, bei denen oft finanziell nicht so viel Spielraum vorhanden ist. Ist es wirklich beabsichtigt, diese Personengruppen vollständig aus den Innenstädten zu verbannen? Carsharing-Unternehmen bieten oft keine Alternative, es fehlt an familiengerechten Fahrzeugen und Kindersitzen.

Es ist notwendig, dass wir uns Gedanken über verkehrsarme Innenstädte machen und so Emissionen vermeiden, aber wie kann so etwas sozial gerecht erfolgen? So, wie es die Stadt Freiburg versucht hat, geht es laut Bundesverwaltungsgericht nicht. Dieses Urteil kann auch Signalwirkung für andere deutsche Städte haben.

Die Stadt Freiburg hatte mit Satzung verfügt, dass Parkgebühren gestaffelt nach der Länge des Fahrzeugs erhoben werden. Dabei sollen für Fahrzeuge bis 4,20 m Länge vergünstigt 240 €, bei einer Länge von 4,21 m bis 4,70 m der Regelsatz von 360 € und ab 4,71 m schließlich 480 € anfallen. Ein VW Golf hat eine Länge von ca. 4,26 m, als Variant ist er nahe an der höchsten Stufe. Der Astra Sports Tourer aus der gleichen Fahrzeugklasse kommt auf eine Län-

ge von 4,70 m. Die von Familien gerne genutzten Minivans liegen mit 4,85 m Länge beispielsweise für einen VW Sharan deutlich im Bereich der erhöhten Parkgebühren. Oftmals reichen die Gepäckabteile der Kombis wie VW Golf und Opel Astra nicht aus, um Kinderwagen und Gepäck unterzubringen, so dass neben den Minivans von Familien gerne Kombis wie VW Passat oder Ford Mondeo gefahren werden. Diese fallen mit einer Länge von 4,77 m bzw. 4,87 m in die erhöhten Parkgebühren. Zum Vergleich haben SUVs wie z.B. Porsche Macan und Porsche Cayenne eine Länge von 4,69 m bzw. 4,92 m.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Satzung bereits aus formalen Gründen für rechtswidrig erklärt. In der Pressemitteilung begründet das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung wie folgt:

„§ 6a Abs. 5a StVG ermächtigt die Landesregierungen, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen und die Ermächtigung durch Rechtsverordnung weiter zu übertragen. Mit § 1 ParkgebVO hat die baden-württembergische Landesregierung die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen auf die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden weiter übertragen, wobei Gemeinden die Gebührenordnungen als Satzungen auszugestalten haben. [...] Die Gemeinden sind in Bezug auf Bewohnerparkgebühren, bei denen es sich um bundesrechtlich geregelte Gebühren nach dem Straßenverkehrsgesetz handelt, an die Vorgaben des Bundesgesetzgebers gebunden.

Die Parkgebührenverordnung ist danach keine taugliche Rechtsgrundlage für den Erlass einer Satzung, weil § 6a Abs. 5a StVG ausschließlich zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt.“

Zusätzlich hat das Bundesverwaltungsgericht aber auch weitere Bedenken hinsichtlich der Rechtmäßigkeit der Gebührenforderung der Stadt Freiburg.

Die hohen Gebühren von 360 € hat das Bundesverwaltungsgericht nicht beanstandet, jedoch einen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz durch die Ausgestaltung der Gebührenstaffelung gesehen. Hierzu führt das Gericht in der Pressemitteilung wie folgt aus:

„Die damit verbundenen starken Gebührensprünge bilden den je nach Fahrzeuglänge unterschiedlichen Vorteil nicht mehr angemessen ab. Im Extremfall kann ein Längenunterschied von 50 cm zu einer Verdoppelung der Gebühr führen. Die mit diesen Sprüngen einhergehende beträchtliche Ungleichbehandlung ist auch unter dem Gesichtspunkt der – hier allenfalls geringfügigen – Verwaltungsvereinfachung nicht zu rechtfertigen. Für die Ermäßigung und den Erlass der Gebühren aus sozialen Gründen fehlt ebenfalls eine Rechtsgrundlage. Denn nach der maßgeblichen Norm des § 6a Abs. 5a StVG dürfen bei der Gebührenbemessung nur die Gebührenzwecke der Kostendeckung und des Vorteilsausgleichs berücksichtigt werden. Eine Bemessung der Gebühren nach sozialen Zwecken hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Dies wäre nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts jedoch erforderlich gewesen.“

Es bleibt spannend, insbesondere die Frage, ob bereits die



© spuno - stock.adobe.com

Ermächtigungsgrundlage verfassungswidrig ist, da eine Berücksichtigung der Gebühren nach sozialen Aspekten nicht vorgesehen ist.

Es stellt sich daher die Frage, ob alle landesrechtlichen oder kommunalen Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen rechtswidrig sind und daher die Gebührenerhebung auf der Grundlage der Gebührenordnung des Bundesverkehrsministeriums für Maßnahmen im Straßenverkehr zu erfolgen hat, wonach eine Gebühr in Höhe von jährlich 30 € zu entrichten ist.

Der Vergleich mit den Kosten eines eigenen Einstellplatzes kann aus meiner Sicht nicht herangezogen werden. Schließlich wird mit dem Bewohnerparkausweis gerade kein Anrecht auf einen reservierten Parkplatz in Wohnungsnähe erkaufte, sondern lediglich die Berechtigung, das Fahrzeug in bestimmten Bereichen im öffentlichen Raum abzustellen, wobei nicht gewährleistet ist, dass zu der gewünschten Zeit auch tatsächlich ein Parkplatz zur Verfügung steht. Wenn man nun die Gebühren für einen Parkausweis in Relation zu der Anmietung eines eigenen womöglich noch überdachten oder abgeschlossenen Parkplatzes stellt, muss auch der Gegenwert in eine entsprechende Relation gesetzt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich dann auch die Frage, ob Bewohner einen Anspruch auf Rückerstattung der Gebühren haben, wenn die Parkflächen in der bewohnten Straße aufgrund von Falschparkern, Baustellen oder Veranstaltungen nicht nutzbar sind, oder ob die Städte den Inhabern entsprechender Parkausweise eine alternative gleichwertige Parkfläche für diesen Zeitraum zur Verfügung stellen müssen.

Es stellt sich darüber hinaus die Frage, ob in den von den Hauseigentümern entrichteten Grundsteuern und kommunalen Abgaben, wie z.B. Kosten für Instandhaltung und Reinigung der Straßen, nicht bereits die Straßennutzung, wozu auch das ordnungsgemäße Parken von Fahrzeugen gehört, Berücksichtigung findet und dementsprechend anzurechnen wäre. Schließlich haben Mieter diese Kosten anteilig an den Vermieter zu erstatten, so dass auch die Inhaber von Bewohnerparkausweisen, die kein Wohneigentum besitzen, diese Kosten bereits anteilig mit der monatlichen Mietzahlung tragen.

BUNDESMINISTERIUM PLANT ÄNDERUNG DES § 142 STGB

Das Bundesjustizministerium hat Mitte April mit einer Verbändeanhörung zur geplanten Änderung des unerlaubten Entfernens vom Unfallort nach § 142 StGB gestartet. Hierzu wurde auch der ACE Auto Club Europa e.V. angehört. Wir haben fristgerecht zu diesem Thema Stellung bezogen.

Worum es geht: Das Ministerium plant zum Teil eine Entkriminalisierung des Unfallfluchtparagraphen für reine Blechschäden ohne Personenschäden. In diesen Fällen soll die Unfallflucht als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden. Aber ist dies tatsächlich eine Änderung der bisherigen Gesetzeslage? Schließlich ist der Unfallfluchtatbestand bereits in § 34 StVO in Verbindung mit § 49 Abs 1 Nr. 29 StVO als Ordnungswidrigkeit klassifiziert. Er tritt nur nach § 21 OWiG hinter den Tatbestand der Unfallflucht nach § 142 StGB zurück. Die Norm ist demnach doppelt vorhanden, zum einen als Ordnungswidrigkeit in der StVO, zum anderen als Straftatbestand im StGB, was durchaus zu kuriosen Entscheidungen führen kann, beispielsweise wenn der Strafrichter nach § 142 Abs. 4 StGB von einer Strafe absieht oder das Verfahren einstellt, kann dennoch eine Bestrafung über die Verwaltungsbehörde aufgrund einer Ordnungswidrigkeit erfolgen.

Bereits die Anhebung der Unfallfluchtvorschrift während der Zeit des Nationalsozialismus war nicht unumstritten, durfte aber im StGB verbleiben, da in dieser Vorschrift sich das nationalsozialistische Gedankengut nicht abzeichnete. Dies führte jedoch nicht dazu, dass die Kritikpunkte abrissen, so dass die Diskussion vorläufig durch Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 29.05.1963 – 2 BvR 161/63) beendet wurde. Das Bundesverfassungsgericht hat die Norm im Ergebnis als verfassungsgemäß beurteilt. An den entsprechenden Ausführungen hat sich seit der Entscheidung nichts geändert. Die Voraussetzungen sind nach wie vor gleich gelagert. Vor diesem Hintergrund sieht der ACE Auto Club Europa e.V. kein Erfordernis, den Straftatbestand zu entkriminalisieren. Die Zahlen der Unfallflüchtigen sind nach wie vor hoch. Eine Entkriminalisierung würde das falsche Zeichen an die Täter setzen. Jedoch muss auch das Verhalten derjenigen berücksichtigt werden, die sich zeitnah nach der Entfernung vom Unfallort wieder rechtstreu verhalten und so die Entschädigung des Geschädigten ermöglichen.

Da der Schutz der zivilrechtlichen Ansprüche bei dem Unfallfluchtparagraphen im Vordergrund steht, ist der Strafzweck dann nicht mehr erreichbar, wenn der Täter von sich aus durch eine nachträgliche Meldung des Unfalls den Geschädigten in die Lage versetzt, seine Ansprüche beim zuständigen Versicherer geltend zu machen. Eine Notwendigkeit einer Bestrafung besteht in diesem Fall nicht mehr. Mit den bisherigen Regelungen ist dies zumeist nicht möglich.

Es liegt im Ermessen der Behörden, ob Straffreiheit bei nachträglicher Meldung gewährt wird, und dies auch nur dann,

wenn ein Bagatellschaden vorliegt, bei dem ohnehin nach der bisherigen Rechtsprechung eine Strafbarkeit nicht gegeben ist. Diese Regelung ist nicht geeignet, einen zunächst aus welchen Gründen auch immer flüchtigen Fahrer zu einer nachträglichen Meldung des Unfalls anzuhalten und so dem Geschädigten die Durchsetzung seiner Ansprüche zu ermöglichen. Der Anreiz einer nachträglichen Unfallmeldung wird dadurch nicht erhöht, insbesondere da die Aufklärungsquoten bei einer Unfallflucht eher gering sind. Die aktuell bestehende Regelung ist daher nicht geeignet, den Schutzzweck der Norm zu erreichen, im Gegenteil, es führt eher dazu, dass der Täter sich nicht meldet, da er sich durch das eigentlich gewollte und richtige Verhalten erst einer Strafverfolgung aussetzt. Dies kann vom Gesetzgeber nicht gewollt sein und bedarf dringend einer Überarbeitung.

In Absatz 4 sieht der § 142 StGB zwar eine Milderungsmöglichkeit und Straffreiheit in Betracht. Dies führt jedoch nicht dazu, dass der flüchtige Unfallbeteiligte tatsächlich in den Genuss einer Straffreiheit kommt, wenn er durch seine nachträgliche Meldung erst die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen ermöglicht. Auch die Gewährung einer Strafmilderung hängt vom Ermessen der Behörden und Richter ab und wird in der Regel nicht gewährt.

Der ACE Auto Club Europa e.V. ist daher der Auffassung, dass durch die Gewährung von Straffreiheit Anreize geschaffen werden, dass sich Täter nach einem anfänglichen Fehlverhalten wieder rechtskonform verhalten und so der Geschädigte die Chance hat, seinen Schaden erstattet zu erhalten. Daher muss eine Regelung eingeführt werden, die eine Straffreiheit bei „tätiger Reue“ gewährleistet, wenn der Verursacher nicht bis zu seiner Meldung auf andere Art und Weise ermittelt werden konnte. Dies darf aber nicht dazu führen, dass anschließend eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit erfolgt.

Der ACE Auto Club Europa e.V. schlägt in seiner Stellungnahme daher vor, für solche Unfälle, die in Abwesenheit eines weiteren Unfallbeteiligten geschehen, eine Meldestelle z.B. beim GDV/Zentralruf einzurichten. Dadurch werden Unfallverursacher in die Lage gesetzt, eine Schadensmeldung noch am Unfallort ggf. auch ohne Einschaltung der Polizei vorzunehmen. Bei einer Onlinemeldung wäre es sogar möglich, Schadensbilder und Bilder von den beschädigten Fahrzeugen vorzunehmen. Es ist vorstellbar, dass die Online-Maske per Smartphone den Schädiger durch die Meldung führt und ihn auffordert, Bilder aus bestimmten Blickwinkeln vom beschädigten Fahrzeug/Einrichtung/Gebäude und vom eigenen Fahrzeug zu machen, wie es bereits bei einigen Carsharing-Anbietern bei Beginn und Ende der Miete üblich ist. So kann bereits am Unfallort auch in Abwesenheit des Geschädigten eine Art „Beweissicherung“ erfolgen.

Eine Einführung einer Meldestelle kann auch zu einer Entlastung der Polizei führen.

Bei Einrichtung einer derartigen Meldestelle sollte jeder Verkehrsteilnehmer in der Lage sein, den Unfall innerhalb von 12 h zu melden.

Reformbedürftig ist hingegen der Umstand, dass die Tatbestände sowohl als Ordnungswidrigkeit in der StVO verankert sind als auch im StGB. Eine Dopplung der Tatbestände ist we-

nig sinnvoll und kann zu unverständlichen Ergebnissen führen.

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

BVERWG: BEWOHNERPARKAUSWEIS

Pressemitteilung Nr. 47/2023 vom 13.06.2023
BVerwG 9 CN 2.22 – Urt. v. 13.06.2023

Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau unwirksam

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute entschieden, dass die Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau vom 14. Dezember 2021 unwirksam ist.

Früher erhob die Stadt Freiburg für das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner von Bewohnerparkgebieten auf der Grundlage der Gebührenordnung des Bundesverkehrsministeriums für Maßnahmen im Straßenverkehr eine Gebühr in Höhe von jährlich 30 €. Seit dem 1. April 2022 werden nach der angegriffenen Satzung Gebühren nach einem Stufentarif erhoben. Diese betragen je nach Länge des Fahrzeugs 240 € (bis 4,20 m), 360 € (von 4,21 bis 4,70 m) oder 480 € (ab 4,71 m). Personen, die bestimmte Sozialleistungen erhalten, und Personen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 50 sowie Inhaberinnen und Inhaber eines orangefarbenen Parkausweises für besondere Gruppen schwerbehinderter Personen zahlen ermäßigte Gebühren in Höhe von 60 €, 90 € und 120 €. Denjenigen Personen, die im Besitz eines blauen Parkausweises für Menschen mit schwerer Behinderung sind, wird die Gebühr erlassen.

Gestützt ist die Bewohnerparkgebührensatzung auf die 2020 in Kraft getretene bundesrechtliche Regelung des § 6a Abs. 5a Straßenverkehrsgesetz (StVG) und § 1 der landesrechtlichen Delegationsverordnung zur Erhebung von Parkgebühren (ParkgebVO). § 6a Abs. 5a StVG ermächtigt die Landesregierungen, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen und die Ermächtigung durch Rechtsverordnung weiter zu übertragen. Mit § 1 ParkgebVO hat die baden-württembergische Landesregierung die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen auf die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden weiter übertragen, wobei Gemeinden die Gebührenordnungen als Satzungen auszugestalten haben.

Der Antragsteller wohnt in der Stadt Freiburg im Bereich ei-

nes Bewohnerparkgebiets. Er ist Halter eines Kraftfahrzeugs, für das er bereits bisher über einen Bewohnerparkausweis verfügte. Sein Normenkontrollantrag gegen die Bewohnerparkgebührensatzung vom 14. Dezember 2021 blieb vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg erfolglos.

Auf die Revision des Antragstellers hin hat das Bundesverwaltungsgericht die Satzung für unwirksam erklärt. Die Gemeinden sind in Bezug auf Bewohnerparkgebühren, bei denen es sich um bundesrechtlich geregelte Gebühren nach dem Straßenverkehrsgesetz handelt, an die Vorgaben des Bundesgesetzgebers gebunden.

Die Parkgebührenverordnung ist danach keine taugliche Rechtsgrundlage für den Erlass einer Satzung, weil § 6a Abs. 5a StVG ausschließlich zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt. Darüber hinaus verletzt der Stufentarif den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG. Die damit verbundenen starken Gebührensprünge bilden den je nach Fahrzeuglänge unterschiedlichen Vorteil nicht mehr angemessen ab. Im Extremfall kann ein Längenunterschied von 50 cm zu einer Verdoppelung der Gebühr führen. Die mit diesen Sprüngen einhergehende beträchtliche Ungleichbehandlung ist auch unter dem Gesichtspunkt der – hier allenfalls geringfügigen – Vereinfachung nicht zu rechtfertigen. Für die Ermäßigung und den Erlass der Gebühren aus sozialen Gründen fehlt ebenfalls eine Rechtsgrundlage. Denn nach der maßgeblichen Norm des § 6a Abs. 5a StVG dürfen bei der Gebührenbemessung nur die Gebührenzwecke der Kostendeckung und des Vorteilsausgleichs berücksichtigt werden. Eine Bemessung der Gebühren nach sozialen Zwecken hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Dies wäre nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts jedoch erforderlich gewesen.

Nicht beanstandet hat das Bundesverwaltungsgericht indes die Höhe der „Regelgebühr“ in Höhe von 360 €. Angesichts des erheblichen Wertes eines wohnungsnahen Parkplatzes steht sie weder in einem groben Missverhältnis zum Gebührenzweck des Ausgleichs der mit dem Parkausweis verbundenen Vorteile noch ist sie vollständig von den zu deckenden Kosten der Ausweisausstellung abgekoppelt.

BGH: ENTSCHEIDET ÜBER DIE UNWIRKSAMKEIT DER FORMULARMÄSSIGEN ABTRETUNG VON ANSPRÜCHEN DES KÄUFERS AN DIE FINANZIERUNGSBANK IN EINEM DIESELVERFAHREN

Pressemitteilung Nr. 071/2023 vom 24.04.2023

Urteil vom 24. April 2023 – VIa ZR 1517/22

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) hat entschieden, dass 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 unwirksam ist.

Sachverhalt und bisheriger Prozessverlauf:

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 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 [...]"

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

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der Bundesgerichtshof hat das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Das Berufungsgericht hat zwar rechtsfehlerfrei erkannt, bei der Sicherungsabtretung von Ansprüchen gegen die Beklagte „gleich aus welchem Rechtsgrund“ handele es sich um eine

vorformulierte Allgemeine Geschäftsbedingung, die Bestandteil des Darlehensvertrags geworden ist. Es hat aber unzutreffend angenommen, die Abtretungsklausel sei wirksam, so dass der Kläger nicht aktivlegitimiert sei.

Die Abtretungsklausel ist so zu verstehen, mit Ausnahme von Gewährleistungsansprüchen aus Kaufvertrag erfasse sie jedenfalls sämtliche mit dem Erwerb des Fahrzeugs in Zusammenhang stehenden Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte. Damit sind auch solche Forderungen erfasst, die dem Darlehensnehmer als Verbraucher im Rahmen des von § 355 Abs. 3 Satz 1, § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB geregelten Rückabwicklungsverhältnisses nach Widerruf der auf Abschluss des Darlehensvertrags gerichteten Willenserklärung gegen die Beklagte erwachsen.

So verstanden hält die Abtretungsklausel einer Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 und 2 Nr. 1, §§ 134, 361 Abs. 2 Satz 1, § 355 Abs. 3 Satz 1, § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB ohne Wertungsmöglichkeit nicht stand, weil sie zulasten des Klägers als Verbraucher und Vertragspartner zweier verbundener Verträge von zu seinen Gunsten zwingenden Vorschriften abweicht.

Nach § 358 Abs. 4 Satz 1 BGB in der auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Kläger und der Darlehensgeberin geltenden Fassung findet in Fällen, in denen wie hier der Kaufvertrag über das Fahrzeug und der Allgemein-Verbraucherdarlehensvertrag verbundene Verträge im Sinne des § 358 Abs. 3 BGB darstellen, im Falle des Widerrufs unter anderem § 355 Abs. 3 Satz 1 BGB Anwendung, demzufolge die empfangenen Leistungen unverzüglich zurückzugewähren sind. Dabei tritt nach § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB der Darlehensgeber im Verhältnis zum Verbraucher (hier dem Darlehensnehmer und Käufer) hinsichtlich der Rechtsfolgen des Widerrufs in die Rechte und Pflichten des Unternehmers aus dem verbundenen Vertrag (hier des Verkäufers) ein, wenn das Darlehen dem Unternehmer (hier dem Verkäufer) bei Wirksamwerden des Widerrufs bereits zugeflossen ist. § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB ordnet unter der Voraussetzung, dass das Darlehen bereits an den Unternehmer (hier den Verkäufer) geflossen ist, eine gesetzliche Schuldübernahme bzw. einen gesetzlichen Schuldnerwechsel und einen Anspruchsübergang an. Infolge dieser gesetzlichen Schuldübernahme ist der Darlehensgeber aufgrund der (halb-)zwingenden Vorgabe des § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB zugunsten des Verbrauchers (hier des Darlehensnehmers und Käufers) mit dem Wirksamwerden des Widerrufs verpflichtet, eine aus eigenen Mitteln des Darlehensnehmers und Käufers an den Unternehmer (hier den Verkäufer) geleistete Anzahlung an den Darlehensnehmer zu erstatten.

Die von der Darlehensgeberin in den Darlehensvertrag eingeführte Abtretungsklausel weicht von diesen zugunsten des Klägers zwingenden gesetzlichen Vorgaben ab. Sie führt in Fällen, in denen die Beklagte als Verkäuferin den Kaufpreis vereinnahmt hat, das Widerrufsrecht aber noch fortbesteht und vom Käufer und Darlehensnehmer später ausgeübt wird, dazu, dass der Käufer und Darlehensnehmer entgegen § 358 Abs. 4 Satz 5 BGB eine von ihm aus eigenen Mitteln erbrach-

te Anzahlung auch dann nicht einredefrei herausverlangen oder mit einem Anspruch auf Rückgewähr der Anzahlung auch dann nicht gegen einen Anspruch des Darlehensgebers auf Wertersatz aufrechnen kann, wenn er seiner gesetzlichen Vorleistungspflicht auf Rückgabe des Fahrzeugs genügt hat. Denn auch in diesem Fall dient die zunächst gegen die Beklagte begründete und im Wege des Schuldnerwechsels gegen die Darlehensgeberin fortbestehende Forderung auf Rückgewähr der Anzahlung, wenn sie nicht schon wegen einer Vereinnahmung von Schuldner und Gläubiger der Forderung erlischt, nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Darlehensgeberin der Sicherung aller Ansprüche der Darlehensgeberin und damit im Falle des Widerrufs auch der Sicherung eines vom Verkäufer auf die Darlehensgeberin übergeleiteten Anspruchs auf Wertersatz. Der aufgrund der Sicherungsabtretung nicht aktivlegitimierte Käufer und Darlehensnehmer müsste daher auch dann, wenn er seiner Vorleistungspflicht im Hinblick auf das Fahrzeug genügt hätte, mit der Leistung von Wertersatz wegen der Nutzung des Fahrzeugs in Vorleistung treten, ohne sich nach dem Fälligwerden seiner Forderungen aus dem Rückgewährschuldverhältnis von dieser Leistungspflicht durch eine Aufrechnung mit seinem Anspruch auf Rückgewähr der Anzahlung befreien zu können. Darin läge mit der Folge der Unwirksamkeit der Klausel eine Verschlechterung der Position des Käufers und Darlehensnehmers gegenüber den gesetzlichen Vorgaben zur Rückabwicklung verbundener Verträge nach Widerruf.

Die wegen ihrer Abweichung von der zugunsten des Klägers als Käufer und Darlehensnehmer zwingenden gesetzlichen Vorgabe ohne Wertungsmöglichkeit unwirksame formularmäßige Sicherungsabtretung sämtlicher Ansprüche gegen die Beklagte mit Ausnahme solcher aus kaufrechtlicher Gewährleistung kann nicht mit der Maßgabe aufrechterhalten werden, dass andere Ansprüche als solche aus einem Rückgewährschuldverhältnis nach Widerruf und damit solche aus einer unerlaubten Handlung der Beklagten wirksam abgetreten sind. Ein solches Verständnis liefe auf eine geltungserhaltende Reduktion hinaus, die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs unzulässig ist. Darauf, dass der Kläger hier seine auf Abschluss des Darlehensvertrags gerichtete Willenserklärung nicht widerrufen hat, sondern aus unerlaubter Handlung gegen die Beklagte vorgeht, kommt es nicht an. Die Klausel ist zu weit gefasst. Damit ist sie insgesamt unwirksam und der Kläger ohne Rücksicht auf einen Widerruf möglicher Inhaber von Ansprüchen aus unerlaubter Handlung gegen die Beklagte.

Das Berufungsgericht wird nach Zurückverweisung nunmehr in der Sache zu klären haben, ob die Beklagte dem Kläger aus unerlaubter Handlung haftet.

BGH: VERKÜNDUNGSTERMIN IM DIESEL-SKANDAL AM 26.06.2023

(„Dieselverfahren“; Tatbestandswirkung der Typgenehmigung; unionsrechtliche Folgefragen) (vorher: Verhandlungstermin: 21.11.2022 und 08.05.2023)

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) wird am 21. November 2022 in einer Sache verhandeln, die die Frage der Bindungswirkung der Typgenehmigung für die Zivilgerichte in einem Dieselverfahren betrifft.

Sachverhalt:

Der Kläger verlangt von der beklagten Volkswagen AG Schadensersatz wegen eines von ihr hergestellten VW Passat Alltrack 2.0 l TDI, der mit einem Motor des Typs EA 288 ausgerüstet ist. Die Typgenehmigung wurde für die Schadstoffklasse Euro 6 erteilt. Der Kläger erwarb das im Juli 2016 erstmals zugelassene Fahrzeug am 15. November 2017 von einer Fahrzeughändlerin. Zu diesem Zeitpunkt wies das Fahrzeug eine Laufleistung von 21.467 km auf. Der vereinbarte Kaufpreis von 41.210 € wurde durch ein Darlehen der Volkswagen Bank finanziert. Die Abgasrückführung erfolgt in Abhängigkeit von der Temperatur (Thermofenster). Ferner ist eine Fahrkurvenerkennung installiert.

Bisheriger Prozessverlauf:

Der Kläger verlangt von der Beklagten im Wesentlichen, sie im Wege des Schadensersatzes so zu stellen, als habe er den das Fahrzeug betreffenden Kaufvertrag und den Darlehensvertrag nicht abgeschlossen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die dagegen gerichtete Berufung des Klägers zurückgewiesen. Zwar könne in dem Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehenen Fahrzeugs eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung liegen, die einen Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB gegen die Herstellerin begründen könne. Auf seine Behauptung, die Beklagte habe das von ihm erworbene Fahrzeug mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet, könne der Kläger seine Ansprüche jedoch nicht mit Erfolg stützen, weil der Berücksichtigung seines Vorbringens „die Tatbestandswirkung der uneingeschränkt gültigen EG-Typgenehmigung des Fahrzeugs“ entgegenstehe.

Gegen die Zurückweisung der Berufung richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision des Klägers.

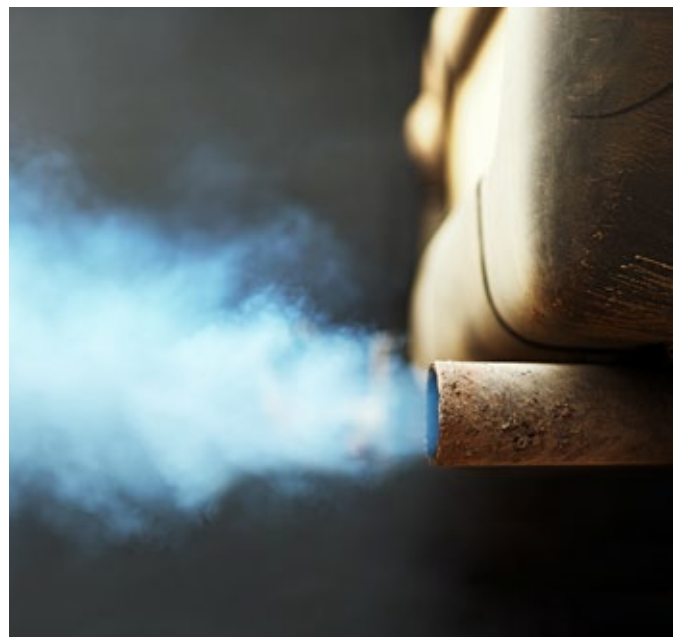
Im Revisionsverfahren aufgeworfene Rechtsfragen:

In der mündlichen Verhandlung am 21. November 2022 wird auf die höchstrichterliche Rechtsprechung einzugehen sein,

der zufolge ein Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts die rechtliche Beurteilung, ob eine Abschalteinrichtung nach dem Maßstab des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zulässig ist, einer eigenständigen zivilgerichtlichen Prüfung nicht zu entziehen vermag (vgl. BGH, Urteil vom 8. Dezember 2021 VIII ZR 190/19, NJW 2022, 1238 Rn. 80 ff., zur Veröffentlichung bestimmt in BGHZ; Beschluss vom 9. Mai 2022 VIa ZR 312/21, juris; Beschluss vom 23. Mai 2022 VIa ZR 433/21, juris).

Ferner wird, sofern bis dahin eine Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache C-100/21 vorliegen wird, Gelegenheit bestehen, die sich aus einer solchen Entscheidung möglicherweise ergebenden Folgerungen für das deutsche Haftungsrecht zu erörtern. Auf diese Weise sollen den mit Dieselverfahren befassten erstinstanzlichen Gerichten und den Berufungsgerichten, die nach Veröffentlichung der Schlussanträge des Generalanwalts in dieser Rechtssache nunmehr auch aus Gründen der Gewähr effektiven Rechtsschutzes die vor ihnen eröffnete Tatsacheninstanz nicht schließen, sondern die Entscheidung des Gerichtshofs abwarten werden (vgl. OLG Braunschweig, Beschluss vom 2. März 2022 4 W 4/22, juris Rn. 42 ff.), so bald als möglich im Anschluss an eine Entscheidung des Gerichtshofs höchstrichterliche Leitlinien an die Hand gegeben werden.

Anm. d. Red.: Einen guten Überblick über die Problematik und die Verhandlung vom 08.05.2023 ist auf der Seite der Legal Tribune Online (LTO) abrufbar: BGH verhandelt neu zu Schadensersatz bei Thermofenstern: Diesel-Endgame in Karlsruhe. In: Legal Tribune Online, 08.05.2023, https://www.lto.de/persistent/a_id/51716/ (abgerufen am: 14.06.2023)



OLG FRANKFURT AM MAIN: TRUNKENHEITSFAHRT MIT EINEM E-SCOOTER

Pressemitteilung Nr. 41/2023 vom 05.06.2023

Eine Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter begründet die Regelvermutung, ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs zu sein. Von der Entziehung der Fahrerlaubnis kann auch hier nur in Ausnahmefällen abgesehen werden.

Das Oberlandesgericht Frankfurt am Main hat mit heute veröffentlichtem Urteil auf die Sprungrevision hin das Urteil des Amtsgerichts aufgehoben, mit welchem die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Erteilung einer Sperrfrist abgelehnt worden war.

Der Angeklagte befuhr im Frühjahr 2022 nach Mitternacht die Niedenau in Frankfurt am Main. Seine Blutalkoholkonzentration lag bei mindestens 1,64 Promille. Er hatte sich nach einem vorausgegangenem Barbesuch, bei dem er Wodka-Soda und Bier getrunken hatte, spontan dazu entschlossen, für die Rückfahrt ins Europaviertel einen E-Scooter zu nutzen.

Das Amtsgericht hat ihn wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 20 € und einem Fahrverbot von sechs Monaten verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde dem Angeklagten nicht entzogen. Hiergegen wendet sich die Anwaltschaft mit ihrer Sprungrevision. Das OLG hat das amtsgerichtliche Urteil daraufhin insoweit aufgehoben, soweit es die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Bestimmung einer Sperrfrist für die Neuerteilung abgelehnt hat.

Die Fahrerlaubnis sei zwingend zu entziehen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür gegeben seien (§ 69 Abs. 1 S. 1 StGB), begründete das OLG die Entscheidung. Dies sei der Fall, „wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“. Es bestehe weder Raum für ein Ermessen des Tatrichters noch finde eine Verhältnismäßigkeitsprüfung statt. Die Begehung einer Trunkenheitsfahrt – wie hier – begründe eine Regelvermutung für die Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Nur wenn sich die Tatumstände von denen eines Durchschnittsfalls deutlich abheben würden, könne in seltenen Ausnahmen von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgewichen werden. Derartige Gründe habe das Amtsgericht hier zu Unrecht angenommen:

Der Umstand, dass der Angeklagte nicht Auto, sondern E-Scooter gefahren ist, sei unerheblich. Nach der Wertung des Ordnungsgebers seien auch Elektrokraftfahrzeuge – wie E-Scooter – Fahrzeuge (§ 1 eKfV) und unterlägen damit den für sie geltenden allgemeinen Vorschriften.

Es überzeuge auch nicht der Hinweis des Amtsgerichts, dass

die Benutzung eines E-Scooters durch einen betrunkenen Fahrer andere Menschen nicht in gleichem Maße gefährde wie die Trunkenheitsfahrt eines Kraftfahrzeugfahrers. „Der Sturz eines Fußgängers oder Radfahrers infolge eines Zusammenstoßes mit dem E-Scooter (könne) ganz erhebliche, unter Umständen sogar tödliche Verletzungen verursachen“, betonte das OLG und verwies zudem auf mögliche Ausweichmanöver stärker motorisierter Verkehrsteilnehmer durch alkoholbedingte Fahrfehler eines E-Scooter-Fahrers. Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis solle nicht nur verhindert werden, dass der Täter weiterhin betrunken Kraftfahrzeuge fahre. Bezweckt werde vielmehr ganz allgemein der Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Der Angeklagte habe hier durch seine gedankenlose Nutzung eines E-Scooters in erheblich alkoholisiertem Zustand die Katalogtat der fahrlässigen Trunkenheitsfahrt erfüllt und sich damit grundsätzlich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Das Amtsgericht habe nun die Sache neu zu verhandeln und zu entscheiden, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass der neue Tatrichter Feststellungen treffe, die die Regelvermutung hier tragfähig widerlegen könnten.

Die Entscheidung ist nicht anfechtbar.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 08.05.2023, Az. 1 Ss 276/22 (vorausgehend Amtsgericht Frankfurt, Urteil vom 06.10.2022, Az. 981 Ds 938 Js3 3612/22)

Die Entscheidung ist in Kürze unter <http://www.rv.hessenrecht.hessen.de/> abrufbar.



OLG FRANKFURT AM MAIN: „CASH & DRIVE“; VERBOTENE EIGENMACHT

Pressemitteilung Nr. 40/2023 vom 02.06.2023

Verbotene Eigenmacht bei Selbstabholung eines vermieteten Fahrzeugs und anschließender Verwertung

Gerät der Mieter eines Fahrzeugs in Zahlungsrückstand, stellt die Selbstabholung des Fahrzeugs durch den Vermieter verbotene Eigenmacht dar. Veräußert der Vermieter das Fahrzeug anschließend, ist er zum Wertersatz verpflichtet. Er schuldet darüber hinaus Nutzungsentschädigung für einen angemessenen Zeitraum bis zur Ersatzbeschaffung, entschied das Oberlandesgericht Frankfurt am Main (OLG) mit heute veröffentlichtem Urteil.

Die Beklagte betreibt bundesweit ein staatlich zugelassenes Pfandleihhaus. Neben dem klassischen Pfandleihgeschäft verfolgt sie alternativ das „cash & drive“-Modell. Dies bewirbt sie für einen kurzfristigen Liquiditätsengpass mit dem Erhalt von Bargeld bei fehlender Kreditwürdigkeit. Sie kauft dann Eigentümern ihr Kraftfahrzeug ab und vermietet es ihnen nachfolgend für einen Folgezeitraum gegen ein monatliches Entgelt. Die Klägerin verkaufte der Beklagten auf diese Weise ihren damals etwa 9 Jahre alten Kleinwagen Hyundai. Die Beklagte zahlte ihr 1.500,00 €. Die Klägerin mietete es für 148,50 € monatlich zurück. Nach dem Ende der Mietzeit sollte das Fahrzeug binnen 24 Stunden an die Beklagte zurückgegeben werden. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sahen vor, dass die Beklagte das Fahrzeug selbst in Besitz nehmen, es ohne Ankündigung sicherstellen und hierfür auch das befriedete Besitztum des Mieters auch zur Nachtzeit betreten dürfe. Als die Klägerin die Mieten nicht weiterzahlte, kündigte die Beklagte das Mietverhältnis, forderte die Klägerin ultimativ auf, das Fahrzeug zurückzugeben, ließ es sodann ohne Willen der Klägerin abholen und versteigerte oder verkaufte es. Die Klägerin erwirkte zunächst einen Titel auf Herausgabe des Autos. Die Zwangsvollstreckung aus diesem Titel war erfolglos. Der Verbleib des Autos ist ungeklärt. Mit der hiesigen Klage begehrt die Klägerin Wertersatz für das verschwundene Fahrzeug in Höhe von 3.750,00 € sowie Nutzungsentschädigung für einen Zeitraum von fast zwei Jahren in Höhe von rund 17.000,00 €. Das Landgericht hatte die Beklagte zur Zahlung von Wertersatz und Nutzungsersatz in Höhe von rund 8.700 € unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens von 50% verurteilt.

Die hiergegen eingelegte Berufung der Beklagten hatte im Wesentlichen keinen Erfolg. Der Klägerin stehe ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte wegen der Wegnahme des Fahrzeugs zu. Die Beklagte habe „verbotene Eigenmacht“ ausgeübt. Ob der Mietvertrag oder der Kaufvertrag überhaupt wirksam waren, könne damit offenbleiben. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen im Mietvertrag, die der Beklagten das

hier auch umgesetzte Verfahren gestatteten, seien wegen einer unangemessenen Benachteiligung des Kunden unwirksam. § 858 ff. BGB sollen im Mietverhältnis oder auch im Verhältnis zwischen Eigentümer und Besitzer die Selbstexekution oder Selbstjustiz verhindern.

Die Beklagte habe fahrlässig gehandelt, auch wenn sie selbst davon ausgegangen sei, die von ihr veranlasste Sicherstellung und die hierdurch ausgeübte verbotene Eigenmacht seien im Hinblick auf ihr Geschäftsmodell rechtmäßig. Sie hätte zumindest wegen der von verschiedenen Gerichten geäußerten rechtlichen Bedenken gegen ihr Geschäftsmodell damit rechnen müssen, dass dieses „bemakelt“ sein könnte und die Art der Sicherstellung gegen Treu und Glauben verstoßen würde.

Die Klägerin könne damit Wertverlust für das Fahrzeug verlangen. Die Beklagte schulde auch grundsätzlich für die gesamte Dauer der Vorenthaltung Nutzungsentschädigung. Die Klägerin habe aber gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, soweit sie nahezu zwei Jahre mit einer Ersatzbeschaffung zugewartet habe. Grundsätzlich sei der Ersatzanspruch auf Nutzungsausfall – wie der Anspruch auf Mietwagenkosten – auf die erforderliche Ausfallzeit beschränkt. Die Klägerin habe hier nicht darauf vertrauen können, ihr Fahrzeug wiederzuerlangen. Trotzdem habe sie erst neun Monate nach Wegnahme des Fahrzeugs, Erhalt einer Abrechnung und der Mitteilung, dass das Fahrzeug verwertet worden sei, ihren Anspruch auf Herausgabe des Fahrzeuges geltend gemacht.

Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Mit der Nichtzulassungsbeschwerde, über die der BGH zu entscheiden hätte, kann die Zulassung der Revision begehrt werden.

OVG: NORDRHEIN-WESTFALEN: ANFORDERUNGEN AN ERMITTLUNGSPFLICHT VOR FAHRTENBUCHAUFBLAGE

Pressemitteilung vom 31.05.2023 zu Az.: 8 A 2361/22

Im Streit um eine Fahrtenbuchauflage hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen heute der Klage einer Fahrzeughalterin aus dem Rhein-Erft-Kreis in zweiter Instanz stattgegeben.

Mit dem Pkw der Klägerin wurde am 25. Dezember 2021 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts um 26 km/h überschritten. Diese Ordnungswidrigkeit wird regelmäßig mit einem Bußgeld in Höhe von 180 Euro, einem Punkt im Fahreignungsregister sowie im Wiederholungsfall einem Monat Fahrverbot geahndet. Auf dem Radarfoto ist ein junger Mann als Fahrer gut zu erkennen. Die schriftlich als Zeugin befragte Klägerin berief sich auf ein Zeugnisverweigerungsrecht. Nachdem der Außendienst der beklagten Straßenverkehrsbehörde (Rhein-Erft-Kreis) die Klägerin an ihrem Wohnort nicht angetroffen hatte, wurde das Bußgeldverfahren eingestellt. Daraufhin verpflichtete der Rhein-Erft-Kreis die Klägerin, für die Dauer von zwölf Monaten ein Fahrtenbuch zu führen. Im hiergegen eingeleiteten Klageverfahren machte die Klägerin geltend, der Fahrer sei ihr in ihrem Haushalt lebender Sohn gewesen. Über eine Auskunft der Meldebehörde und einen Abgleich des Tatbildes etwa mit dessen Personalausweisfoto wäre es ohne Weiteres möglich gewesen, ihn als Fahrer zu identifizieren. Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberverwaltungsgericht die Fahrtenbuchauflage aufgehoben.

Zur Begründung hat die Vorsitzende im Wesentlichen ausgeführt: Eine Fahrtenbuchauflage kommt nach der maßgeblichen gesetzlichen Vorschrift nur dann in Betracht, wenn die Täterfeststellung nach einem Verkehrsverstoß unmöglich gewesen ist. Dies war hier jedoch nicht der Fall. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist es der Behörde regelmäßig nicht zuzumuten, wahllos zeitraubende, kaum Aussicht auf Erfolg bietende Ermittlungen zu betreiben, wenn der Fahrzeughalter die Mitwirkung an der Ermittlung der für den Verkehrsverstoß verantwortlichen Person ablehnt und auch sonst keine konkreten Ermittlungsansätze vorliegen. Naheliegenden und wenig aufwendigen Ermittlungsansätzen muss die Behörde danach aber nachgehen. Dem ist die Bußgeldbehörde hier nicht gerecht geworden. Ihr lag ein klares Tatfoto vor. Dass die Klägerin sich auf ein Zeugnisverweigerungsrecht berief, sprach außerdem für einen Täter aus dem Familienkreis. Daher hätte es nahegelegen, zumindest bei der Meldebehörde zu erfragen, ob Familienangehörige unter derselben Anschrift wie die Klägerin wohnen, die nach Geschlecht und Alter als Fahrer in Betracht kommen. Auf Grundlage dieser Information hätten dann womöglich deren Lichtbilder aus dem Personalausweisregister für einen



© interclicks - stock.adobe.com

Fotoabgleich angefordert werden können. Dies wäre ohne nennenswerten Aufwand möglich gewesen, ist in Verfahren dieser Art regelmäßig üblich und hätte im konkreten Fall zu einem Tatverdacht gegen den Sohn der Klägerin geführt.

Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. Dagegen kann Beschwerde eingelegt werden, über die das Bundesverwaltungsgericht entscheidet.

Aktenzeichen: 8 A 2361/22 (I. Instanz: VG Köln 18 K 3600/22)

BGH: AUSGLEICHANSPRUCH DES UNFALLGEGNERS GEGEN DEN FAHRER EINES GELEASTEN FAHRZEUGS

Urteil vom 18. April 2023 – VI ZR 345/21

Amtlicher Leitsatz:

Zum Ausgleichsanspruch des Unfallgegners gegen den haltenden Nichteigentümer (Leasingnehmer) und den Fahrer nach Regulierung der Schadensersatzansprüche des Leasinggebers wegen der Verletzung seines Eigentums an dem Fahrzeug.

Tenor:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 22. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main mit Sitz in Darmstadt vom 14. Oktober 2021 wird zurückgewiesen.

Tatbestand:

Der klagende Haftpflichtversicherer nimmt die Beklagten auf Gesamtschuldnerausgleich in Anspruch. Am 8. März 2017 kam es zu einem Verkehrsunfall, an dem ein bei der Klägerin versicherter Klein-Lkw und der vom Beklagten zu 2 geführte und von der Beklagten zu 1 gehaltene Pkw beteiligt waren. Hierbei wurde der Pkw beschädigt. Der Pkw stand im Eigentum der S. Leasing SE, von der die Beklagte zu 1 das Fahrzeug geleast hatte. Die in den Leasingvertrag einbezogenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (nachfolgend: AGB) der Leasinggeberin enthalten u.a. folgende Bestimmungen, wobei S[...] die Leasinggeberin bezeichnet:

„8. Übernahme, Gefahrtragung, Sachgefahr

8.1 Der Leasingnehmer übernimmt das Fahrzeug am vereinbarten Ort der Übernahme gegen Unterzeichnung einer Empfangsbestätigung. Die Übergabe findet nur nach vollständiger Zahlung einer ggf. vereinbarten Mietsonderzahlung statt.

8.2 Für Untergang, Verlust, Beschädigung und schadensbedingte Wertminderung des Fahrzeugs und seiner Ausstattung haftet der Leasingnehmer S[...] ab Besitzübergang auch ohne Verschulden, jedoch nicht bei Verschulden von S[...]. Die Leasingraten sind daher auch zu zahlen für die Dauer von Reparaturarbeiten oder bei einem Ausfall, Verlust oder Untergang des Fahrzeugs. [S...] tritt dem Leasingnehmer alle Rechte gegenüber Dritten, einschließlich Versicherern wegen des Nutzungsausfalls ab.]

Das Kündigungsrecht nach Ziffer 13.8 bleibt unberührt.

8.3 Erfolgt die Übernahme des Fahrzeugs auf Anforderung des Leasingnehmers an einem anderen als dem vereinbarten Übernahmeort, so trägt der Leasingnehmer, sofern nicht in Textform

zuvor etwas anderes vereinbart ist, auch das in Ziffer 8.2 beschriebene Risiko während der Überführung des Fahrzeuges zum Übergabeort.

13. Versicherungsschutz und Schadensabwicklung

13.1 Der Leasingnehmer hat – sofern im Rahmen eines sogenannten Full-Service-Vertrages nichts Anderslautendes vereinbart wurde – das Fahrzeug gemäß den Bestimmungen dieser Ziffer 13 zu versichern. Auf Kosten des Leasingnehmers sind folgende Versicherungen abzuschließen und für die Dauer der Laufzeit des Leasingvertrages aufrechtzuerhalten: ...

13.2 Mit Abschluss des Einzelleasingvertrages tritt der Leasingnehmer unwiderruflich alle fahrzeugbezogenen Ersatzansprüche (betrifft nicht Ansprüche wegen Personenschaden, Nutzungsausfall, Mietwagen, Lohnfortzahlung) aus den Versicherungsverträgen, sowie gegen etwaige Schädiger und gegen deren Versicherer an S[...] ab. S[...] nimmt die Abtretung an. ...

13.4 Der Leasingnehmer hat jeden Schaden am Fahrzeug unverzüglich S[...] anzuzeigen. ...

13.5 Die versicherungstechnische Abwicklung aller fahrzeugbezogenen Schäden erfolgt durch S[...]. ... Der Leasingnehmer haftet für alle Schäden, soweit sie nicht von einer Versicherung/Dritten gedeckt werden.

...

13.7 ... Erleidet das Fahrzeug einen Schaden, für den ein Versicherer/Dritter nicht oder nicht in voller Höhe eintritt, hat S[...] gegen den Kunden einen sofort fälligen Anspruch, der sich – je nach Wahl von S[...] – der Höhe nach auf den Reparaturkostenbetrag laut Werkstattrechnung oder auf den Reparaturkostenbetrag laut Gutachten eines Sachverständigen beläuft, sowie ab einer Schadenshöhe von € 1.000,- (netto) die daraus resultierende Wertminderung. ...“

Der Unfallhergang konnte nicht geklärt werden. Die Klägerin regulierte die Schadensersatzansprüche der Leasinggeberin vollständig. Mit der Klage begehrt sie von den Beklagten im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs die Zahlung von 50 % des von ihr gezahlten Betrags. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die hiergegen gerichtete Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Gründe

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts steht der Klägerin unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf anteiligen Ersatz der von ihr an die Leasinggeberin gezahlten Beträge zu. Die Klägerin habe die von der Leasinggeberin geltend gemachte Forderung zu Recht in voller Höhe beglichen. § 17 StVG finde im Verhältnis zwischen der Leasinggeberin und dem Unfallgegner keine Anwendung, da die Leasinggeberin nicht Halterin sei. Ein Gesamtschuldnerregress scheide im vorliegenden Fall aus, da ein Verschulden der Beklagten nicht nachgewiesen werden könne. Aus diesem Grund stehe der Leasinggeberin gegen die Beklagten kein Anspruch aus § 823 BGB zu. Ein Anspruch der Leasinggeberin aus § 7 StVG scheitere daran, dass sich die Haftung des Halters nicht auf das von ihm gehaltene Fahrzeug selbst erstrecke. Mangels Nachweises einer Pflichtverletzung käme auch ein Anspruch aus § 280 BGB nicht in Betracht. Es könne nicht festgestellt werden, dass die Beklagten eine Schutzpflicht verletzt hätten. Der bloße Gebrauch des geleasteten Fahrzeugs im Straßenverkehr stelle noch keine Schutzpflichtverletzung dar. Eine zufällige Beschädigung der Leasing Sache, die beim vertragsgemäßen Gebrauch eintrete, könne nicht gleichzeitig als Nebenpflichtverletzung bewertet werden. Die Vereinbarung der Klausel in Ziffer 8.2 AGB führe ebenfalls nicht zu einem Gesamtschuldverhältnis. Es fehle an der erforderlichen Gleichstufigkeit der vertraglich vereinbarten, von dem Betrieb des Kraftfahrzeugs unabhängigen Pflicht der Leasingnehmerin und der Gefährdungshaftung der Klägerin. Das unbillige Ergebnis der vollständigen Haftung gegenüber dem nicht haltenden Eigentümer könne überzeugend nur durch eine Änderung der gesetzlichen Regelung in § 17 StVG erreicht werden. Entgegen der Auffassung der Klägerin folge ihre Zahlungspflicht nicht aus einem unzulässigen Vertrag zulasten Dritter. Der Leasingvertrag habe keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Haftung der Klägerin aus § 7 StVG, § 115 VVG. Der Ausschluss ihres Regressanspruches folge aus der gesetzlichen Regelung und nicht aus dem Leasingvertrag. Für Bereicherungsansprüche sei vorliegend ebenfalls kein Raum. Auf der Basis der vertraglichen und haftungsrechtlichen Situation sei gerade keine Bereicherung der Beklagten ohne Rechtsgrund eingetreten.

II.

Diese Erwägungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung stand. Der Klägerin steht gegen die Beklagten unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch auf hälftigen Ersatz des von ihr an die Leasinggeberin gezahlten Betrags zu.

I. Ein Anspruch der Klägerin auf Innenausgleich gemäß § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB scheidet aus. Es fehlt an dem für einen Ausgleichsanspruch erforderlichen Gesamtschuldverhältnis zwischen den Parteien.

a) Gemäß § 421 Satz 1 BGB haften mehrere Schuldner als Gesamtschuldner, wenn jeder von ihnen die ganze Leistung zu

bewirken verpflichtet, der Gläubiger die Leistung aber nur einmal zu fordern berechtigt ist. Erste Voraussetzung für die Annahme einer Gesamtschuld ist dementsprechend, dass sich der Anspruch des Gläubigers gegen verschiedene Personen richtet. Bereits hieran fehlt es im Streitfall.

aa) Zwar stand der Leasinggeberin gegen die Klägerin ein Schadensersatzanspruch aus § 7 StVG, § 115 VVG wegen der Verletzung ihres Eigentums am Pkw zu. Dieser Anspruch bestand auch in voller Höhe. Die Leasinggeberin musste sich insbesondere nicht die Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs anspruchsmindernd zurechnen lassen. Eine Zurechnung der Betriebsgefahr gemäß § 17 Abs. 2 StVG kommt nicht in Betracht. Diese Vorschrift regelt nur die Haftungsverteilung der Halter untereinander. Eine Erstreckung ihres Anwendungsbereichs auf den nicht haltenden Eigentümer – wie die Leasinggeberin im Streitfall – ist angesichts ihres eindeutigen Wortlauts ausgeschlossen (vgl. Senatsurteile vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, WM 2023, 422 Rn. 40; vom 7. März 2017 – VI ZR 125/16, VersR 2017, 830 Rn. 14; vom 10. Juli 2007 – VI ZR 199/06, BGHZ 173, 182 Rn. 8). Auch § 9 StVG in Verbindung mit § 254 BGB scheidet als Zurechnungsnorm aus. Denn § 9 StVG setzt ein Verschulden des Geschädigten bzw. Inhabers der tatsächlichen Gewalt über das Fahrzeug voraus (vgl. Senatsurteil vom 7. März 2017 – VI ZR 125/16, VersR 2017, 830 Rn. 15 f.), was im Streitfall nicht festgestellt werden konnte.

bb) Die Beklagten sind der Leasinggeberin aber nicht zum Schadensersatz verpflichtet.

(1) Zutreffend und von der Revision nicht angegriffen hat das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten zu 1 aus § 7 Abs. 1 StVG verneint. Nach dem Schutzzweck dieser Norm erstreckt sich die Haftung des Halters nicht auf das von ihm gehaltene Fahrzeug selbst. Unter der „Sache“, für deren Beschädigung er bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG im Übrigen haftet, ist nur eine vom Fahrzeug verschiedene Sache zu verstehen, nicht dagegen das Fahrzeug selbst (vgl. Senatsurteil vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, juris Rn. 44 m.w.N.). Die verschärfte Haftung des Kraftfahrzeughalters bezweckt nur, Dritte vor den ihnen aufgezwungenen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs zu schützen. Von diesem Schutzzweck wird die Verletzung des Eigentums des Leasinggebers an dem dem Leasingnehmer überlassenen Fahrzeug bei dem Betrieb dieses Fahrzeugs nicht erfasst (vgl. Senatsurteil vom 7. Dezember 2010 – VI ZR 288/09, BGHZ 187, 379 Rn. 11).

Aus demselben Grund scheidet eine Haftung der Beklagten zu 2 aus § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG aus (vgl. Looschelders, VersR 2019, 513, 516; Schieman, NZV 2019, 5, 6; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., § 18 StVG Rn. 3; Laws/Lohmeyer/Vinke in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 18 StVG (Stand: 16. Mai 2022), Rn. 47). Die Bestimmung verweist auf die „Fälle des § 7 Abs. 1“ und damit auch auf den Zweck dieser Vorschrift (vgl. Schieman, NZV 2019, 5, 6).

(2) Zu Recht hat das Berufungsgericht auch eine deliktische Haftung der Beklagten verneint (§ 823 Abs. 1, § 831 BGB). Es fehlt an der erforderlichen haftungsbegründenden Verletzungshandlung des Beklagten zu 2 (vgl. auch Senatsurteil vom 7. Dezember 2010 – VI ZR 288/09, BGHZ 187, 379 Rn. 13). Das Berufungsgericht hat den Unfallhergang als nicht aufklärbar angesehen und es für nicht ausgeschlossen erachtet, dass der Unfall allein durch den Fahrer des bei der Klägerin versicherten Fahrzeugs verursacht wurde. Diese Feststellung greift die Revision nicht an.

(3) Entgegen der Auffassung der Revision steht der Leasinggeberin kein Anspruch gegen die Beklagte zu 1 aus § 280 Abs. 1, § 278 BGB zu. Es fehlt an der für einen solchen Anspruch erforderlichen Pflichtverletzung.

(a) Wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, kann der Betrieb eines geleasteten Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr für sich genommen nicht als Verletzung einer Pflicht aus dem Leasingvertrag qualifiziert werden. Eine andere Beurteilung liefe dem Zweck des Kraftfahrzeugleasingvertrags zuwider. Dieser besteht gerade darin, dem Leasingnehmer den Gebrauch eines Fahrzeugs im Straßenverkehr zu ermöglichen.

(b) Eine Pflichtverletzung des Beklagten zu 2 bei dem Betrieb des geleasteten Fahrzeugs vermochte das Berufungsgericht, wie unter (2) ausgeführt, nicht festzustellen. Bei dieser Sachlage begründet „die Beschädigung des Fahrzeugs generell“ entgegen der Auffassung der Revision keine Pflichtverletzung.

(c) Eine Pflichtverletzung bei dem Betrieb des Fahrzeugs ist auch nicht in erweiternder Anwendung des § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB zu vermuten. Zwar muss sich der Schädiger nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs über den Wortlaut des § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB hinaus in bestimmten Fallgestaltungen nicht nur hinsichtlich seines Verschuldens entlasten, sondern auch darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass ihn keine Pflichtverletzung trifft. Dies gilt aber nur dann, wenn die für den Schaden in Betracht kommenden Ursachen allein in seinem Obhuts- und Gefahrenbereich liegen (Senatsurteil vom 25. Oktober 2022 – VI ZR 1283/20, VersR 2023, 66 Rn. 17; BGH, Urteile vom 27. Oktober 2020 – XI ZR 429/19, VersR 2021, 183 Rn. 16; vom 19. Juli 2018 – VII ZR 251/17, VersR 2019, 53 Rn. 14; vom 5. Oktober 2016 – XII ZR 50/14, NJW-RR 2017, 635 Rn. 31).

Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht gegeben. Der Pkw der Leasinggeberin ist – anders als in dem der Entscheidung des VIII. Zivilsenats vom 13. Mai 1974 (VIII ZR 32/73, WM 1974, 695, juris Rn. 24, 59) zugrundeliegenden Fall – in einen Unfall mit Drittbeteiligung verwickelt worden. Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ist es nicht ausgeschlossen, dass der Unfall allein durch den Fahrer des bei der Klägerin versicherten Fahrzeugs verursacht wurde. Entgegen der Auffassung der Revision führt die Nutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr nicht dazu, dass die von diesem ausgehenden Gefahren – wie insbesondere die Gefahr

des Fehlverhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers – dem Obhuts- und Gefahrenbereich des Leasingnehmers zuzurechnen wären.

(4) Anders als die Revision meint, ergibt sich ein Schadensersatzanspruch der Leasinggeberin gegen die Beklagte zu 1 auch nicht aus Ziffer 8.2 Satz 1 der in den Leasingvertrag einbezogenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Leasinggeberin. Die darin enthaltene Bestimmung begründet keine verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht des Leasingnehmers, sondern enthält eine Gefahrtragungsklausel. Diese Auslegung kann der Senat selbst vornehmen, weil Allgemeine Geschäftsbedingungen wie revisible Rechtsnormen zu behandeln und in der Folge vom Revisionsgericht frei auszulegen sind (st. Rspr., vgl. nur Senatsurteil vom 18. Februar 2020 – VI ZR 135/19, VersR 2020, 692 Rn. 9; BGH, Urteil vom 8. September 2021 – VIII ZR 97/19, ZIP 2022, 2069 Rn. 17; jeweils m.w.N.).

(a) Allgemeine Geschäftsbedingungen sind nach ihrem objektiven Inhalt und typischen Sinn einheitlich so auszulegen, wie sie von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Verkehrskreise verstanden werden. Dabei sind die Verständnismöglichkeiten eines durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen. Ansatzpunkt für die bei einer Formalklausel gebotene objektive, nicht am Willen der konkreten Vertragspartner zu orientierende Auslegung ist in erster Linie ihr Wortlaut. Ist der Wortlaut der Klausel nicht eindeutig, kommt es entscheidend darauf an, wie die Klausel aus der Sicht der typischerweise an Geschäften dieser Art beteiligten Verkehrskreise zu verstehen ist (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 28. September 2022 – VIII ZR 319/20, VersR 2023, 48 Rn. 24 m.w.N.). Die Klausel ist dabei vor dem Hintergrund des gesamten Formularvertrags zu interpretieren; sie darf nicht aus einem ihre Beurteilung mit beeinflussenden Zusammenhang gerissen werden (vgl. BGH, Urteil vom 8. September 2021 – VIII ZR 97/19, ZIP 2022, 2069 Rn. 23 m.w.N.).

(b) Nach diesen Maßstäben ist die Klausel in Ziffer 8.2 Satz 1 AGB dahin auszulegen, dass darin die Sach- und Gegenleistungsgefahr entsprechend der kaufrechtlichen Wertung des § 446 BGB auf den Leasingnehmer abgewälzt, nicht hingegen aber eine verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht des Leasingnehmers begründet wird. Wenn der Leasingnehmer – wie in Ziffer 8.2 Satz 1 AGB vorgesehen – für Untergang, Verlust, Beschädigung und Wertminderung des Fahrzeuges und seiner Ausstattung auch ohne Verschulden haftet, bedeutet dies für ihn, dass er durch derartige, von ihm nicht verschuldete Umstände anders als nach der Gesetzeslage nicht von seiner Verpflichtung zur Erbringung der Gegenleistung befreit ist (vgl. BGH, Urteile vom 8. Oktober 2003 – VIII ZR 55/03, NW 2004, 1041 Rn. 28; vom 30. September 1987 – VIII ZR 226/86, WM 1987, 1338, juris Rn. 29; vom 11. Dezember 1991 – VIII ZR 31/91, BGHZ 116, 278, juris Rn. 35 ff.; Koch/Harnos in MünchKommBGB, 9. Aufl., Anh. § 515 Rn. 119 ff.). Dieser Bedeutungsgehalt wird in Satz 2 der Bestimmung, wonach die Leasingraten „daher“ auch für die Dauer von Reparaturarbei-

ten oder bei einem Ausfall, Verlust oder Untergang des Fahrzeugs zu zahlen sind, ausdrücklich erläutert. Er kommt auch in Ziffer 8.3 AGB zum Ausdruck, wonach der Leasingnehmer, wenn die Übernahme des Fahrzeugs auf seine Anforderung an einem anderen als dem vereinbarten Übernahmeort erfolgt, „das in Ziffer 8.2 beschriebene Risiko“ – die Sach- und Gegenleistungsgefahr – grundsätzlich auch schon während der Überführung des Fahrzeuges zum Übergabeort trägt. Nur mit einem solchen Bedeutungsgehalt fügt sich die Klausel in Ziffer 8.2 in den Regelungszusammenhang der Allgemeinen Geschäftsbedingungen ein. Ausweislich seiner Überschrift regeln die Bestimmungen in Ziffer 8 AGB die „Übernahme, Gefahrtragung, Sachgefahr“. Schadensersatzansprüche des Leasinggebers gegen den Leasingnehmer wegen Verletzung des Sacherhaltungsinteresses sind hingegen Gegenstand der Bestimmungen in Ziffer 13.5 Satz 5 und 13.7 Satz 2 AGB. Sie stehen ausweislich des eindeutigen Wortlauts unter der einschränkenden Voraussetzung, dass die eingetretenen Schäden nicht von einer Versicherung oder einem Dritten gedeckt werden.

(5) Ein Schadensersatzanspruch der Leasinggeberin gegen die Beklagte zu 1 aus Ziffer 13.5 Satz 5 oder 13.7 Satz 2 AGB scheidet daran, dass die eben genannte einschränkende Voraussetzung nicht erfüllt ist. Nach den getroffenen Feststellungen hat ein Dritter – nämlich die Klägerin – die Schadensersatzansprüche der Leasinggeberin vollständig reguliert.

b) An dem für einen Ausgleichsanspruch der Klägerin erforderlichen Gesamtschuldverhältnis fehlte es aber auch dann, wenn sich – wie nicht – aus Ziffer 8.2 Satz 1 AGB eine verschuldensunabhängige Haftung der Beklagten zu 1 für Beschädigungen des Leasingfahrzeugs ergeben würde. Denn soweit ein Gesamtschuldverhältnis – wie im Streitfall – nicht durch Gesetz bestimmt oder durch Vertrag ausdrücklich vereinbart wird, bedarf es zusätzlich zu den in § 421 BGB beschriebenen Voraussetzungen einer Gleichstufigkeit zwischen den für die Begründung einer Gesamtschuld in Betracht kommenden Verpflichtungen. Zwischen den Haftenden muss eine Tilgungsgemeinschaft bestehen, an der es fehlt, wenn der Leistungszweck der einen gegenüber der anderen Verpflichtung subsidiär oder nachrangig ist (vgl. Senatsurteil vom 28. November 2006 – VI ZR 136/05, VersR 2007, 198, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 – XI ZR 429/19, VersR 2021, 183 Rn. 18; Grüneberg/Grüneberg, BGB, 82. Aufl., § 421 Rn. 7).

So verhält es sich im Streitfall. Wie bereits ausgeführt, sind Allgemeine Geschäftsbedingungen vor dem Hintergrund des gesamten Formularvertrags zu interpretieren; eine Klausel darf nicht aus einem ihre Beurteilung mit beeinflussenden Zusammenhang gerissen werden (vgl. BGH, Urteil vom 8. September 2021 – VIII ZR 97/19, ZIP 2022, 2069 Rn. 23 m.w.N.). Im Streitfall sind bei der Bestimmung der Reichweite einer etwaigen verschuldensunabhängigen Haftung der Beklagten zu 1 aus Ziffer 8.2 AGB deshalb die Klauseln in Ziffer 13.5 Satz 5 und 13.7 Satz 2 AGB zu berücksichtigen, die die Haftung des Leasingnehmers wegen Verletzung des Sacherhaltungsinteresses des Leasinggebers regeln. Ausweislich ihres eindeutigen

Wortlauts haftet der Leasingnehmer für Schäden am Fahrzeug aber nur, soweit sie nicht von einer Versicherung oder einem Dritten gedeckt werden. Dritte in diesem Sinne ist, wie bereits ausgeführt, auch die Klägerin.

2. Der Klägerin steht gegen die Beklagten auch kein Anspruch unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung (§ 812 BGB) zu. Die Klägerin hat nicht auf eine fremde Schuld, sondern auf die gegen sie gerichtete und – wie unter 1.a) aa) ausgeführt – in voller Höhe begründete Forderung der Leasinggeberin aus § 7 StVG, § 115 VVG geleistet (vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 – XI ZR 429/19, VersR 2021, 183 Rn. 22).

OLG SAARBRÜCKEN: BETRIEBSGEFAHR TRITT BEI VERSTOSS GEGEN BEDEUTENDE VERKEHRS-REGELUNG ZURÜCK

**OLG Saarbrücken (3. Zivilsenat), Urteil vom 21.04.2023
– 3 U 11/23
BeckRS 2023, 8583**

Amtlicher Leitsatz:

Der Verkehrsregelung durch eine Lichtzeichenanlage an einer Kreuzung oder Einmündung kommt eine so erhebliche Bedeutung zu, dass die Betriebsgefahr sowie im Einzelfall auch ein geringfügiges Verschulden des bei Grünlicht in den geschützten Kreuzungs-/Einmündungsbereich Einfahrenden hinter den Rotlichtverstoß des Unfallgegners zurücktritt.

Tenor:

- I. Auf die Erstberufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Saarbrücken vom 03.05.2022 – 5 O 62/21 – teilweise abgeändert und die Klage abgewiesen.
- II. Die Zweitberufung des Klägers wird zurückgewiesen.
- III. Die Kosten des Rechtsstreits beider Instanzen trägt der Kläger.
- IV. Dieses Urteil und das angefochtene Urteil des Landgerichts Saarbrücken sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Der Kläger macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 06.11.2019 in S. ereignet hat.

Der Kläger befuhr mit seinem Pkw Mercedes-Benz (amtl. Kz.: ...) die K.-straße in Richtung Hauptbahnhof. Baustellenbedingt war die rechte der beiden Fahrspuren gesperrt und eine Behelfsampel eingerichtet, die der Kläger bei Rotlicht überfuhr. In der Folge kam es zur Kollision mit dem bei der Zweitbeklagten haftpflichtversicherten Pkw Mazda (amtl. Kz.: ...), als die Erstbeklagte bei für sie angezeigtem Grünlicht aus der Ausfahrt des Parkhauses G. K. auf die K.-straße einfuhr.

Mit der Klage hat der Kläger die Beklagten bei Geltendmachung deren Alleinhaftung auf Zahlung von 6.223,58 € (5.258,48 € Netto-Reparaturkosten + 940,10 € SV-Kosten + 25,- € Unkostenpauschale) nebst Zinsen und vorgerichtlichen Anwaltskosten in Anspruch genommen. Hierzu hat er geltend gemacht, sein Rotlichtverstoß habe sich nicht unfallkausal ausgewirkt und die Kollision sich allein deshalb ereignet, weil die Erstbeklagte ihr Fahrzeug zunächst parallel zu den

S-Bahngleisen geführt habe und sodann ohne Beachtung des neben ihr befindlichen Klägerfahrzeugs auf die K.-straße eingefahren sei.

Die Beklagten sind der Klage entgegengetreten und haben geltend gemacht, der Kläger sei mit hoher Geschwindigkeit ungebremst in das ordnungsgemäß einfahrende Beklagtenfahrzeug gefahren.

Das Landgericht, auf dessen tatsächlichen Feststellungen gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO ergänzend Bezug genommen wird, hat die Beklagten unter Abweisung der Klage im Übrigen als Gesamtschuldner zur Zahlung von 1.555,89 € nebst Zinsen und vorgerichtlichen Anwaltskosten verurteilt. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Kläger hafte zu 75%, da er das für ihn geltende Rotlicht missachtet und zudem auf das in einer „normalen“ Ausfahrbewegung einfahrende Beklagtenfahrzeug nicht reagiert habe, wohingegen die Erstbeklagte gegen § 1 Abs. 2 StVO verstoßen habe, da sie in die K.-straße eingefahren sei, ohne sich nach rechts bezüglich herannahender Fahrzeuge zu vergewissern.

Hiergegen richten sich die Berufungen der Parteien, mit denen sie jeweils die Alleinhaftung der anderen Partei geltend machen.

II.

Erst- und Zweitberufung sind zulässig, insbesondere form- und fristgerecht erhoben. Die Erstberufung hat auch in der Sache Erfolg, wohingegen die Zweitberufung zurückzuweisen ist.

1. Das Landgericht ist von den Parteien unbeanstandet davon ausgegangen, dass sowohl die Kläger- als auch die Beklagten-seite grundsätzlich für die Folgen des streitgegenständlichen Unfallgeschehens gem. §§ 7, 17, 18 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i.V.m. § 115 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) einzustehen haben, weil die Unfallschäden jeweils bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges entstanden sind, der Unfall nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen ist und für keinen der beteiligten Fahrer ein unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG darstellt.

2. Die hiernach gebotene Entscheidung über die Haftungsverteilung im Rahmen des § 17 Abs. 1, 2 StVG ist aufgrund aller festgestellten, d.h. unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, die sich auf den Unfall ausgewirkt haben. Dabei ist in erster Linie das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben, wobei ein Faktor bei der Abwägung das beiderseitige Ver-

schulden ist (vgl. BGH, Urteil vom 22. November 2022 – VI ZR 344/21 –, Rn. 11, juris). Anders als das Landgericht angenommen hat, hat der Kläger danach für die Unfallfolgen alleine einzustehen.

a) Ohne Erfolg wendet sich die Zweitberufung dagegen, dass das Landgericht auf Klägersseite einen Verstoß gegen § 8 Abs. 2 StVO i.V.m. 37 Abs. 1 StVO berücksichtigt hat.

Soweit der Kläger geltend macht, sein Rotlichtverstoß sei nicht kausal für den Unfall geworden, da die Ampel auch der Einfahrt in das Parkhaus diene und die Parkhausausfahrt als weiter entfernt liegende Einmündung nicht mehr dem unmittelbaren Schutzbereich des Rotlichts unterfalle, vermag sich der Senat dieser Auffassung nicht anzuschließen. Zwar regelt jede Lichtzeichenanlage nur die Kreuzung oder Einmündung, an der sie angebracht ist (vgl. König in: Hentschel/König/Dauer, StVO, 47. Aufl. 2023, § 37 Rn. 8 m.w.N.); die Entscheidung über den durch das Rotlicht geschützten Bereich ist aber stets einzelfallabhängig anhand der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu treffen (vgl. OLG Dresden, Beschluss vom 7. November 2002 – Ss (OWi) 508/02 –, Rn. 8, juris; Wern in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 37 StVO (Stand: 01.12.2021), Rn. 19; NK-GVR/Felix Koehl, 3. Aufl. 2021, StVO § 37 Rn. 13). Danach war hier zweifelsfrei auch die Parkhausausfahrt durch das Rotlicht geschützt. Denn die Behelfsampel ersetzte während der Bauarbeiten die ansonsten an der Unfallstelle vorhandene Lichtzeichenanlage und erfüllte – was auch der Kläger nicht in Abrede stellt – deren Funktionen. Die üblicherweise vorhandene Lichtzeichenanlage – die sich, anders als die Zweitberufung meint, in Bezug auf die Behelfsampel nicht 14 Meter weiter entfernt, sondern näher an der Parkhausausfahrt befindet – regelt den jeweiligen Vorrang zwischen dem Verkehr auf der K.-straße einschließlich der dort verkehrenden S-Bahn sowie den aus dem Parkhaus auf die K.-straße einfahrenden Verkehrsteilnehmern und dient daher gerade dem Schutz des aus der Parkhausausfahrt auf die K.-straße einmündenden Verkehrs. Dass es nach den Feststellungen des Sachverständigen M. erst rund 31 Meter hinter der Behelfsampel zur Kollision kam, stellt die Unfallursächlichkeit des Rotlichtverstoßes des Klägers damit nicht infrage, weil diese sich im insofern maßgeblichen, unmittelbaren Einmündungsbereich der Parkhausausfahrt ereignet hat.

b) Das Landgericht hat auf Klägersseite ferner einen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO in die Abwägung mit einbezogen, da der Kläger auf das herannahende Beklagtenfahrzeug nicht reagiert hatte, obschon sich dieses bereits ab der Ausfahrt aus dem Parkhaus in seinem Blickfeld befand und er mit dessen Einfahren auf die K.-straße rechnen musste. Auch dies begegnet keinen Bedenken und wird von der Zweitberufung nicht angegriffen.

c) Auf Beklagtenseite ist das Landgericht zutreffend davon ausgegangen, dass sich die Sorgfaltspflichten der Erstbeklagten nicht nach § 10 StVO richteten. Denn das Grünlicht der für die Erstbeklagte geltenden Lichtzeichenanlage gemäß §

37 Satz 1 StVO geht den Vorrangregeln des § 10 Satz 1 StVO vor (vgl. König in: Hentschel/König/Dauer, StVO § 37 Rn. 5). Gleiches gilt in Bezug auf das an der Ausfahrt vor dem Übergang zu den S-Bahngleisen angebrachte, den Vorrang regelnde Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“).

14d) Die Erstbeklagte brauchte bei für sie angezeigtem Grünlicht grundsätzlich auch nicht damit zu rechnen, dass Querverkehr unter Missachtung des für ihn geltenden Rotlichts von der Seite her in den Einmündungs-/Kreuzungsbereich einfährt (vgl. BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 – VI ZR 98/91 –, Rn. 13, juris; OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. Februar 2018 – 1 U 112/17 –, Rn. 51, juris). Da auch sonst keine Umstände ersichtlich sind, die aus Sicht der Erstbeklagten Vorsicht geboten, spricht manches dafür, dass die Erstbeklagte – anders als dies das Landgericht angenommen hat – trotz der baustellenbedingten Verlagerung der Lichtzeichenanlage nicht gehalten war, sich gleichwohl nach von rechts kommenden Verkehrsteilnehmern zu vergewissern.

Letztlich kann dies dahinstehen. Denn ein etwaiges Mitverschulden der Erstbeklagten wöge gering und träte vollständig hinter das vergleichsweise schwere Verschulden des Klägers zurück. Bereits das Nichtbeachten des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage ist wegen der damit verbundenen erheblichen Gefahren in aller Regel als objektiv grob fahrlässig anzusehen (vgl. BGH, Urteil vom 15. Juli 2014 – VI ZR 452/13 –, Rn. 18, juris; Wern in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 37 StVO (Stand: 01.12.2021), Rn. 74). So liegt es auch hier. Soweit der Kläger geltend macht, die rote Ampel sei baustellenbedingt nur schwer erkennbar gewesen, vermag der Senat dem in Ansehung der Aussage des Zeugen G. nicht beizutreten. Dieser hatte in seiner Vernehmung geäußert, er sei verwundert darüber gewesen, dass der Kläger die rote Ampel übersehen konnte. Auch das von dem Kläger eingereichte Lichtbild (Bl. 39 GA) zeigt nicht auf, dass die Ampel für einen Verkehrsteilnehmer schwer erkennbar gewesen wäre. Dem steht auch nicht entgegen, dass das nebenliegende Gebäude großflächig mit einem roten Schutznetz abgedeckt war. Der Blick auf die gesondert aufgestellte Ampel war damit gerade nicht beeinträchtigt.

Hinzu tritt hier ferner, dass der Kläger im weiteren Verlauf auf das einfahrende Beklagtenfahrzeug nicht reagierte, obschon sich der Einfahrtvorgang der Erstbeklagten in seinem frontalen Gesichtsfeld abspielte, und – wie das Sachverständigen-gutachten ergeben hat – in das seitlich vor ihm befindliche Fahrzeug hineinfuhr. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Alleinhaftung des Klägers angemessen.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. Die Revision war nicht zuzulassen, da die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und keine Veranlassung gibt, eine Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts sowie zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung herbeizuführen (§ 543 Abs. 2 ZPO).

OLG CELLE: GEFÄHRDUNGSHAFTUNG VON „PASSIV“ UNFALLBETEILIGTEN FAHRZEUGEN

OLG Celle, Urt. v. 10.05.2023 – 14 U 56/21

Amtlicher Leitsatz

Die Gefährdungshaftung eines Fahrzeugs erfasst auch die Fälle, in denen das Fahrzeug „passiv“ in einen Verkehrsunfall gerät und weitergehende Schäden an unbeteiligten Dritten verursacht (hier: Zweitanstoß nach Erstkollision im Verlauf des Schleudervorgangs des geschädigten Fahrzeugs).

LG FRANKENTHAL: VORRANG RADVERKEHR AUF PARALLEL VERLAUFENDEM RADWEG BEIM EINFAHREN AUS UNTERGEORDNETER STRASSE

LG Frankenthal, 24.03.2023 – 2 S 94/22

Wer vom Feldweg in eine Landstraße einbiegen will, muss auch den Radfahrern auf dem parallel verlaufenden Radweg die Vorfahrt gewähren.

Ein Autofahrer, der von einem Feldweg in eine Landstraße einbiegen will, muss die Vorfahrt des Verkehrs auf der Landstraße achten. Aber auch die Radfahrer auf einem parallel zur Landstraße verlaufenden Radweg, den der Autofahrer überqueren muss, haben Vorfahrt. Das hat die 2. Zivilkammer des LG Frankenthal in einem aktuellen Urteil klargestellt und die Klage einer Autofahrerin gegen einen Radfahrer abgewiesen.

Hintergrund war ein Verkehrsunfall, der sich im Bereich der Landstraße L530 in Höhe des Fasanenhofs in Meckenheim zugegetragen hat. Eine Frau aus dem Rhein-Pfalz-Kreis wollte mit ihrem Pkw aus einem Feldweg in die Landstraße einbiegen. Als sie dabei den parallel zur L530 verlaufenden Radweg überquerte, stieß sie mit einem von links kommenden Radfahrer zusammen. Die Frau war der Ansicht, der von links kommende Radfahrer hätte ihr die Vorfahrt genommen und sei schuld an dem Unfall. Sie verklagte ihn und wollte von ihm die Schäden an ihrem Pkw ersetzt bekommen.

Dies sah das Landgericht anders. Da der parallel zur L530 verlaufende und somit „fahrbahnbegleitende“ Radweg insoweit zur L530 gehöre, nehme dieser Radweg auch an dem Vorfahrtsrecht der Landstraße teil. Entgegen der Ansicht der Pkw-Fahrerin sei die Zugehörigkeit des Radweges zu der Landstraße durch dessen Beschaffenheit und seinen Verlauf klar erkennbar und eindeutig. Unerheblich sei es, dass er durch eine schmale bewachsene Fläche von der Straße getrennt sei. Auch wenn der Radweg in einiger Entfernung von der Landstraße weggeleitet würde, rechtfertige dies keine andere Beurteilung. Es komme nur auf die örtlichen Verhältnisse am Unfallort an.

Das Urteil ist rechtskräftig. Das LG hat hier als Berufungsgericht entschieden und die erstinstanzliche Entscheidung des AG Neustadt vollumfänglich bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen.

Urteil des LG Frankenthal vom 24.03.2023, Az.: 2 S 94/22

Quelle: Pressemitteilung des LG Frankenthal vom 28.04.2023

OLG HAMM, BREMSBEREITSCHAFT AUF PARKPLÄTZEN

Beschluss vom 09.02.2023 – 7 U 3/23

Erfordernis der Bremsbereitschaft und des Fahrens mit geringer Geschwindigkeit zur Verwirklichung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter

Auf Parkplätzen ohne eindeutigen Straßencharakter haben Fahrzeugführer entsprechend § 9 Abs. 5 StVO i.V.m. § 1 StVO von Beginn an mit geringerer Geschwindigkeit und mit Bremsbereitschaft zu fahren, um jederzeit anhalten zu können, damit sie ihrer Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme genügen. Dies gilt umso mehr, wenn der Kläger die Fahrspur auf dem Parkplatz beim Ausparken nicht einsehen konnte. In diesem Fall hat er sich bis zum Übersichtspunkt durch zentimeterweises Vorrollen heranzutasten und dabei in der Lage zu sein, jederzeit anhalten zu können. Schrittgeschwindigkeit wäre bereits als zu hoch einzustufen.

Beschluss des OLG Hamm vom 09.02.2023, Az.: 7 U 3/23

OLG SAARBRÜCKEN: ANFORDERUNGEN AN VERTRAUEN AUF VERKEHRSGERECHTES VERHALTEN EINES FUSSGÄNGERS

Urteil vom 26.05.2023 – 3 U 4/23

BeckRS 2023, 13155

Amtlicher Leitsatz:

Ein Kraftfahrer, der einen die Fahrbahn aus seiner Sicht von links nach rechts überquerenden, trotz Dunkelheit bereits aus einiger Entfernung erkennbaren Fußgänger vor dem Zusammenstoß nicht bemerkt hat, darf nicht darauf vertrauen, der Fußgänger werde sich bei der Fahrbahnüberquerung verkehrsgerecht verhalten.

OLG SAARBRÜCKEN: HAUSHALTSFÜHRUNGSSCHADEN BEI MDE VON 15%

Urteil vom 20.04.2023 – 3 U 7/23
BeckRS 2023, 8582

Amtlicher Leitsatz:

Zur Schätzung der haushaltsspezifischen MdE bei der Ermittlung des Haushaltsführungsschadens.

Aus den Gründen:

Nach alledem ist der Senat im Rahmen des § ZPO § 287 ZPO davon überzeugt, dass bei der Klägerin seit dem 05.06.2017 dauerhaft eine haushaltsspezifische MdE von 15% vorliegt, die unfallbedingt und nicht auf die unfallunabhängigen Veränderungen der Lendenwirbelsäule zurückzuführen ist, zumal die Klägerin im Senatstermin glaubhaft geschildert hat, dass sie auch heute noch Probleme beim Strecken, beim längeren Bücken und bei Drehbewegungen hat, wohingegen sie vor dem Unfall praktisch keine Einschränkungen bei der Haushaltsführung hatte. Dass die von dem Sachverständigen ermittelte haushaltsspezifische MdE insoweit „abstrakt“ bleibt, als keine Einzelbewertung für einzelne Tätigkeiten vorgenommen wurde, begegnet im Rahmen des § ZPO § 287 ZPO keinen Bedenken. Nach den nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen in seinem Ergänzungsgutachten ist eine exakte Definition von Einschränkungen in einzelnen Tätigkeiten im Einzelfall ohnehin nicht möglich. Im Übrigen hält der Senat im Rahmen der tatrichterlich vorzunehmenden Schätzung eine noch stärkere Aufschlüsselung der Einschränkungen bei jeder einzelnen Tätigkeit im Haushalt angesichts der nachgewiesenen Bewegungseinschränkungen der Klägerin für nicht geboten.

...

Die verbleibende haushaltsspezifische MdE von 15% liegt nach Auffassung des Senats oberhalb der Grenze, bei der die Möglichkeit der vollständigen Schadenskompensation vermutet werden kann (vgl. OLG Saarbrücken, Urteil vom 26. Februar 2015 – 4 U 26/14 –, Rn. 85, juris). Nach den glaubhaften Angaben der Klägerin im Senatstermin war deren Haushalt schon vor dem Unfall mit den üblichen technischen Gerätschaften ausgestattet, sodass nicht festgestellt werden kann, dass eine Kompensation durch den Einsatz weiterer technischer Hilfsmittel möglich wäre. Dies geht zulasten der Beklagten, die nach allgemeinen Grundsätzen für die Nichteinhaltung der Schadensminderungspflicht beweibelastet ist (vgl. Doukoff in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § BGB § 843 BGB (Stand: 11.04.2022), Rn. 196 m.w.N.; Freyermann, ZfSch 2020, ZFS Jahr 2020 Seite 544, ZFS Jahr 2020 551). Eine Kompensation durch Umorganisation scheidet hier aus, da der Ehemann der Klägerin – wie die Beklagte selbst ausführt – bislang die schwereren Arbeiten übernommen hat und eine Übernahme dieser Arbeiten durch die Klägerin im Zuge einer Umorganisation nicht zumutbar erscheint. Dass der Ehemann nach Angaben der Klägerin zwischenzeitlich einseitig weitere Aufgaben der Haushaltsführung übernommen hat, entlastet die Beklagte nicht.

VGH MANNHEIM: ERMESSENSFEHLER BEI FAHRTENBUCHAUFLAGE

Urteil vom 10.05.2023 – 13 S 404/23

BeckRS 2023, 10520

Amtliche Leitsätze:

1. Die Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs nach § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO ist in der Regel von vornherein zu befristen (Abgrenzung zu BayVGH, Beschluss vom 30.11.2022 – II CS 22.1813 – juris Rn. 32).
2. Orientiert die Behörde ihre Verwaltungspraxis an ermessenslenkenden Richtlinien, verbietet ihr der Gleichheitsgrundsatz des Artikels 3 Abs. 1 GG, hiervon ohne sachlichen Grund abzuweichen.
3. Im Hinblick auf die Tatbestandsvoraussetzungen des § 31a Abs. 1 Satz 1 StVZO kommt eine erneute Verhängung oder Verlängerung der Pflicht, ein Fahrtenbuch zu führen, allein wegen der Verletzung einer der sich aus einer Fahrtenbuchanordnung ergebenden Pflichten grundsätzlich nicht in Betracht.

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.