



INHALT

Zu aktuellen Themen

I. EU Data Act verabschiedet	1
II. 62. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar steht bevor	
Arbeitskreis I: Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?	5
Arbeitskreis II: Haushaltsführungsschaden – wenn das Unfallopfer nicht mehr staubsaugen kann	5
Arbeitskreis III: Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde	6
Arbeitskreis IV: Cleverness oder strafbares Verhalten? Behördentäuschung und Punktehandel	6
Arbeitskreis V: Weniger Strafe bei Unfallflucht?	7
Arbeitskreis VI: Vorschaden und Schadensgutachten ...	7
Arbeitskreis VII: Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – multimodale Reisen	7
Arbeitskreis VIII: Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?	8

Pressemeldungen

BGH: Urteil des Landgerichts Mainz zum „Raser“ in Worms rechtskräftig	9
BGH: Urteil zur Amokfahrt in Trier überwiegend aufgehoben	9
BGH: Haftung des Herstellers des Basisfahrzeugs eines Wohnmobils in einem Dieselverfahren	10
AG Hanau: Kosten für Schadensgutachten nach Verkehrsunfall	11
OLG Frankfurt a.M.: Unfall mit Rettungswagen	12
OVG Rheinlandpfalz: Porsche zu Recht von Polizei sichergestellt	12

Rechtsprechung

OLG Bremen: Blinder Mann stolpert über E-Scooter ...	14
BGH: Rückwärtsfahren in der Einbahnstraße	19

Verkehrsrecht in Kürze

BGH: Erstattungsfähige Kosten beim Abschleppen eines Fahrzeugs von Privatgrundstück	22
EuGH: Datenweitergabe an Ersatzteihändler	22
BGH: keine außergerichtlichen RA-Kosten bei Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens	22
EuGH: Fahrrad mit E-Motor zur Tretunterstützung ist kein Fahrzeug im Sinn der RL 2009/103/EG ...	22
OLG Dresden: Grenze der Regressansprüche einer Kfz-Kaskoversicherung gegen angestellten Fahrer	22
LSG Baden-Württemberg: Unterbrechen des versicherten Arbeitsweges durch Verrichten der Notdurft im Wald	23
OLG Hamm: Deckung in Rechtsschutzversicherung für Klage auf Differenzschaden wegen Thermo-fenster	23
BayOBLG: Fahrverbot auch nach sehr kurzer Alkoholfahrt	23
OLG Karlsruhe: Rechtsschutz im Diesel-Skandal – Zeitpunkt der Beurteilung der Erfolgsaussicht	23
LG Saarbrücken: Rechts vor links – Vorfahrtsberechtigter muss nicht nach links schauen	23

I. EU DATA ACT VERABSCHIEDET

Am 27.11.2023 wurde die neue Verordnung über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung¹, der sogenannte EU Data Act, verabschiedet. In den nächsten Wochen wird dann die Verkündung der Verordnung durch Veröffentlichung im Amtsblatt der EU erfolgen.

Was ist der EU Data Act

Die Verordnung enthält einen Rechtsanspruch für Nutzer auf Zugang und Weitergabe von Daten, die bei der Benutzung von vernetzten Produkten und Dienstleistungen erzeugt werden, unabhängig davon, ob es sich um Unternehmer oder Verbraucher:innen handelt². Die Verordnung gilt für alle vernetzten Geräte von der Kaffeemaschine bis hin zur Windturbine. Grundsätzlich ist die Verordnung damit auch auf die von Fahrzeugen erzeugten Daten anwendbar.

Anwendungs- und Geltungsbereich

Mit der Verordnung soll innerhalb der EU geregelt werden, wer auf Daten, die innerhalb der EU erzeugt werden, über Wirtschaftszweige hinweg Zugriff erhalten soll und diese nutzen kann.

Dadurch sollen eine gerechte Verteilung der Datenerzeugnisse unter den Akteuren im digitalen Umfeld gewährleistet, der Wettbewerb innerhalb des Datenmarktes gefördert, Möglichkeiten datengesteuerter Innovationen eröffnet und Daten für alle leichter zugänglich gemacht werden.

Auch der Wechsel von Datenverarbeitungsdienstleistern wie z.B. Cloud-Diensten soll durch den EU Data Act erleichtert werden. Zugleich soll der Datenschutz gestärkt werden. Zudem soll

durch den Data Act und das dort enthaltene Recht auf Übertragbarkeit sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen mehr Kontrolle über die Daten eingeräumt werden. Durch das so gewährte Mitspracherecht wird Unternehmen und vor allem Verbrauchern hinsichtlich der von vernetzten Geräten erzeugten Daten mehr Kontrolle zugestanden. Die Rechte vor allem von Verbrauchern sollen dadurch gestärkt werden.

Ziel des Data Acts

Die Verordnung ist auf alle vernetzten Geräte unabhängig von deren Größe und Komplexität anwendbar. Nutzern wird so ermöglicht, Zugang zu erzeugten Daten zu erhalten, die von Herstellern oder Dienstleistern verwertet werden. Aber es gibt auch Grenzen: Schutz von Geschäftsgeheimnissen und Rechten an geistigem Eigentum, begleitet von entsprechenden Schutzvorkehrungen gegen mögliches missbräuchliches Verhalten, wird ebenso geregelt. D.h., dass unter Umständen dann doch nicht alle Daten den Nutzern zur Verfügung gestellt werden müssen. Durch den EU Data Act soll im Sinne des fairen Wettbewerbs verhindert werden, dass die Marktmacht von stärkeren Vertragspartnern ausgenutzt wird und diese für die Datenweitergabe unangemessene Gegenleistungen verlangen.

Bedeutung für den Fahrzeugsektor

Gegenwärtig sammeln Fahrzeuge eine Vielzahl von Daten, deren Umfang den Nutzenden nicht bekannt ist. Die von Fahrzeugen gesammelten Daten sind in der Regel notwendig, damit moderne Fahrassistenten korrekt funktionieren, zudem können die Produkte durch die

1 Wortlaut der Verabschiedeten Verordnung: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-49-2023-INIT/de/pdf>, abgerufen am 07.12.2023

2 <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/11/27/data-act-council-adopts-new-law-on-fair-access-to-and-use-of-data/>; abgerufen am 06.12.2023

Auswertung gesammelter Daten optimiert werden. Dennoch werden ca. 80% der industriell gesammelten Daten nicht genutzt.³

Die vom Fahrzeug erzeugten Daten sind insbesondere von besonderer Bedeutung für folgende Dienstleistungen:

- _ Wartung und Reparatur
- _ Car-Sharing
- _ Versicherungen
- _ Dienstleistungen im Bereich der Mobilität

Regelung zum Datentransfer

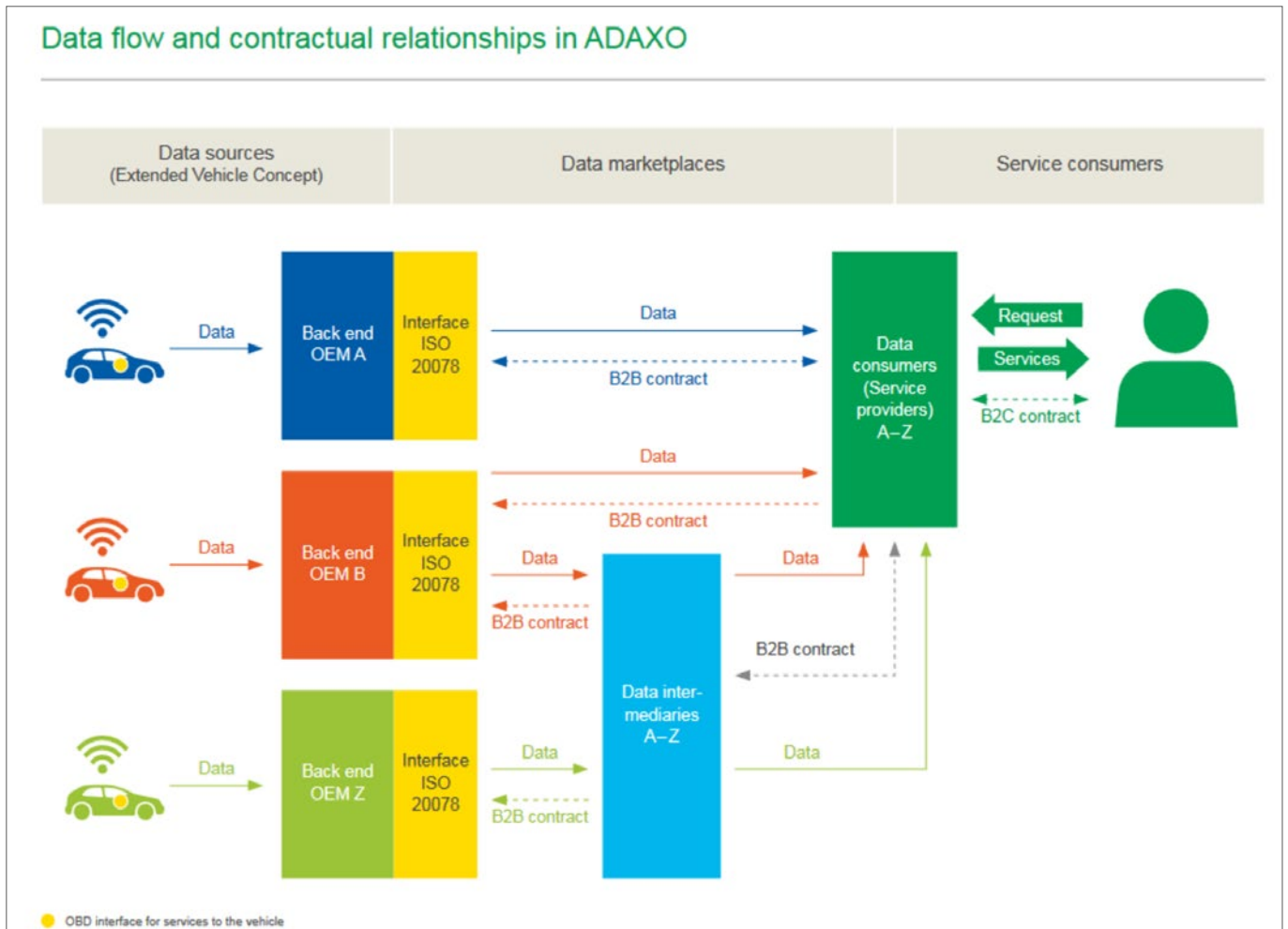
Tatsächlich enthält die Verordnung keine Regelung darüber, wie und welche Daten zur Verfügung gestellt werden sollen. Es wird jedoch mit der Verbindung zum Digital Markets Act (DMA) klargestellt, dass die Daten nicht zur Entwicklung von Konkurrenzprodukten genutzt werden dürfen.⁴

Im Versicherungsbereich sind in Deutschland ca. 53% der durch die Allianz befragten Personen bereit, Fahrzeugdaten mit der Versicherung zu teilen, wenn dadurch ein besseres Leistungsangebot erfolgen kann.⁵

Es stellt sich jedoch die Frage, wie Verbraucher:innen über die Daten verfügen können und wie die Weitergabe der Daten an Berechtigte erfolgen soll. Es fehlt an entsprechenden Regelungen, wie eine Datenweitergabe konkret erfolgen soll. Dies wurde bereits beim 61. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Januar 2023 in Goslar diskutiert und eine sektorspezifische Lösung gefordert.⁶

Einzelne Positionen der Interessenvertreter

Die unzureichende Regelung wurde sowohl vom Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) als auch vom Gesamtverband der Versicherer e.V. (GDV) und Verbraucherzentrale Bundes-



Quelle: VDA; ADAXO: Automotive Data Access – Extended and Open, Stand 08.02.2022⁷

3 <https://www.springerprofessional.de/automobilwirtschaft/datenmanagement/das-bedeutet-der-eu-data-act-fuer-connected-cars/20191550>; abgerufen am 07.12.2023
 4 <https://www.springerprofessional.de/automobilwirtschaft/datenmanagement/das-bedeutet-der-eu-data-act-fuer-connected-cars/20191550>; abgerufen am 07.12.2023
 5 <https://www.springerprofessional.de/automobilwirtschaft/datenmanagement/das-bedeutet-der-eu-data-act-fuer-connected-cars/20191550>; abgerufen am 07.12.2023
 6 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/61.%20VGT/Kurzfassung%20AK%20I.pdf>; abgerufen 07.12.2023
 7 https://www.vda.de/dam/jcr:72f7590f-cd77-4e8c-b8dd-d34df3c483f9/VDA_5690_Positionspapier_ADAXO_EN_RZ.pdf?mode=view; abgerufen am 07.12.2023

verband e.V. (vzbv) erkannt und es wurden eigene Konzepte erarbeitet.

VDA und ADAXO

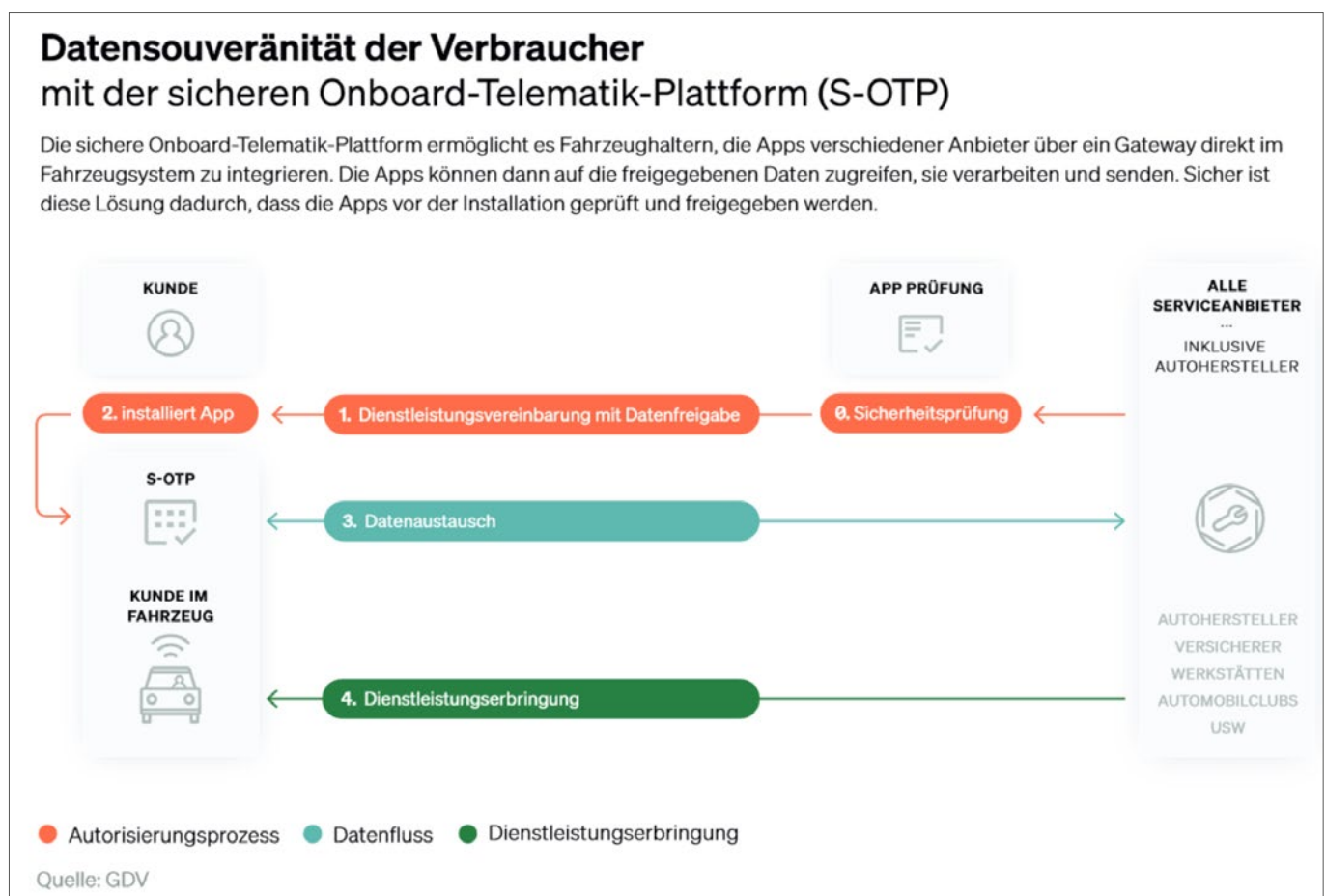
Der Automobilsektor befürchtet Missbrauch oder zumindest nicht mehr in Echtzeit auf die durch ihre Fahrzeuge generierten Daten zugreifen zu können und möchte daher weiterhin primär den Zugriff auf Fahrzeugdaten behalten. Daher hat der VDA das ADAXO-Konzept (Automotive Data Access – Extended and Open) entwickelt.⁸ Demnach sollen die Daten über die bereits vorhandenen sicheren Kommunikationswege auf den Servern der Hersteller verbleiben. Die Hersteller sind dann weiterhin für die Daten und die EU-Data-Act-konforme Nutzung und Weitergabe verantwortlich.

Sowohl der vzbv als auch der GDV kritisieren, dass bei der ADAXO-Lösung weiterhin die Hersteller das Datenmonopol innehalten.

GDV und S-OPT

Vom GDV wird eine Lösung bevorzugt, die eine Datenspeicherung im jeweiligen Fahrzeug vorsieht. Dieses als „Sichere Onboard-Telematik-Plattform“ bezeichnete System sieht vor, dass die Nutzenden über eine App auf freigegebene Daten zugreifen können.⁹ Die Apps können dann direkt im Fahrzeug integriert und verwaltet werden, so dass die Datenweitergabe der zuvor freigegebenen Daten über ein Gateway im Fahrzeug ermöglicht wird.

Das System bietet den Vorteil, dass die Daten direkt am Fahrzeug durch den Fahrzeugnutzenden abgerufen werden können. Es stellt sich jedoch die Frage, ob der berechtigte Fahrzeugnutzer auch berechtigt ist, über die Daten zu verfügen. Denkbar wäre beispielsweise, dass die Daten eines Mietfahrzeugs missbräuchlich genutzt werden, indem versucht wird, von einem vorherigen Nutzer ein Bewegungsprofil zu erhalten. Die Daten sind bei dieser Lösung immer am Fahrzeug für den jeweiligen Nutzer verfügbar.



Quelle: GDV: <https://www.gdv.de/gdv/themen/mobilitaet/vernetztes-fahren#technische-perspektive>; abgerufen am 07.12.2023

8 <https://www.vda.de/en/news/publications/publication/adaxo--automotive-data-access---extended-and-open>; abgerufen am 07.12.2023
 9 <https://www.gdv.de/gdv/themen/mobilitaet/vernetztes-fahren#technische-perspektive>; abgerufen am 07.12.2023;
<https://www.gdv.de/gdv/themen/mobilitaet/vernetztes-fahren>; abgerufen am 07.12.2023

vzbv – Datenwächter

Der vzbv befürchtet ebenfalls Datenmissbrauch und möchte daher eine unabhängige Stelle einrichten, bei der die Daten zur Verfügung stehen und von der die Berechtigung der Datenweitergabe geprüft wird. Der vzbv hat die baum, reiter & collegen Rechtsanwalts-gesellschaft mbH mit der Erstellung eines Konzepts beauftragt.¹⁰

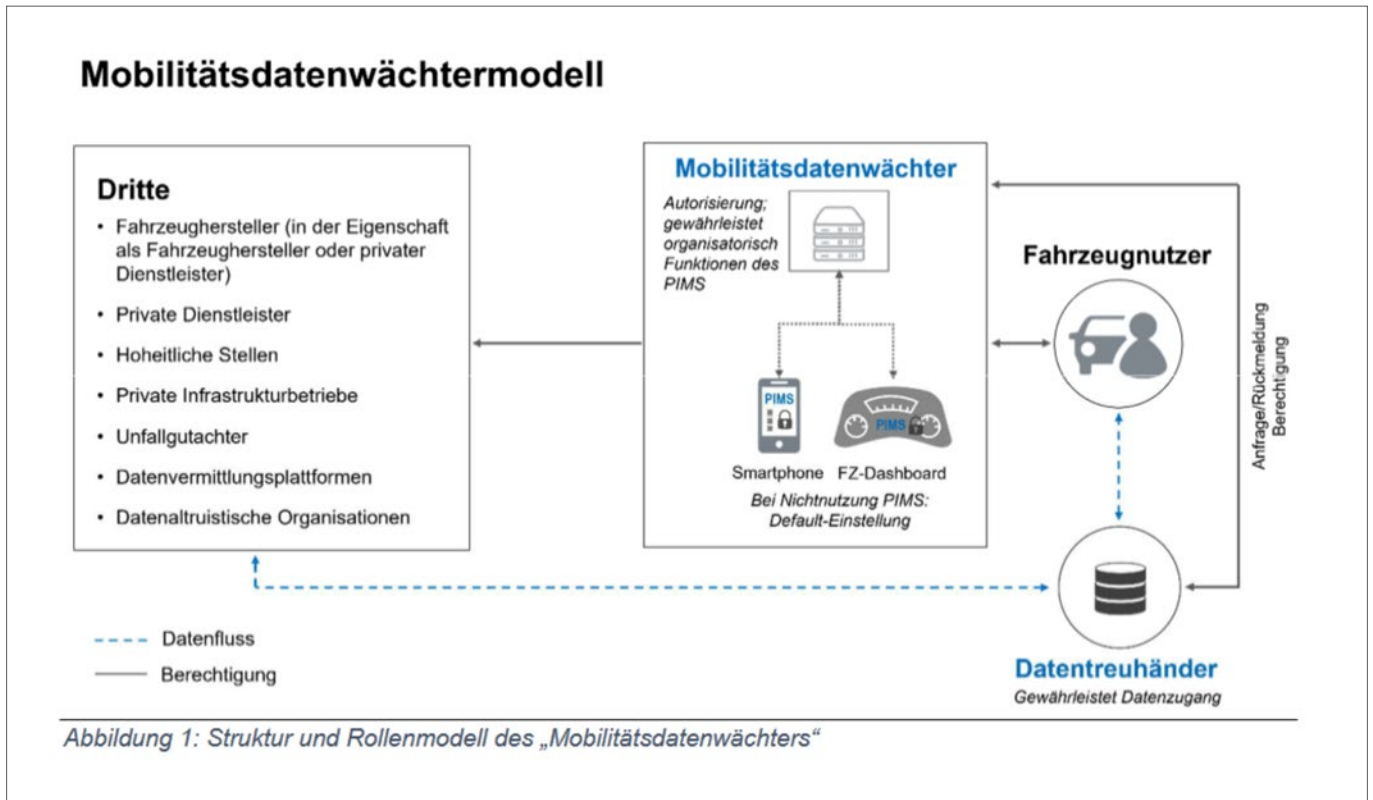
Durch die Einschaltung einer unabhängigen Stelle, die die Berechtigung prüft, kann der Gefahr der missbräuchlichen Datennutzung vorgebeugt werden. Die Hersteller erhalten weiterhin Zugriff auf die Daten.

Hieraus ist bereits erkennbar, dass die bisherige gesetzliche Regelung nicht ausreicht, um im Bereich moderner Fahrzeuge die Datenweitergabe zu regeln.

Empfehlung des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstages

Bereits zu Beginn des Jahres haben der VDA, GDV, vzbv und die Vereinigung europäischer Verkehrspolizeien ihre jeweiligen Sichtweisen zur Diskussion gestellt.¹² Es konnte darüber Einigkeit erzielt werden, dass es umgehend einer speziellen sektor-spezifischen Regelung für Fahrzeugdaten bedarf, die gewährleistet, dass über die Freigabe der Fahrzeugdaten grundsätzlich der Datengenerierende entscheiden kann (Datenhoheit). Die Regelung muss darüber hinaus 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.¹³

Sollte eine Regelung nicht auf EU-Ebene erfolgen, müsse laut des Arbeitskreises „Fahrzeugdaten“ die Bundesregierung eine solche Regelung schaffen.¹⁴



Quelle: Gutachten „Mobilitätsdatenwächter“ baum, reiter & collegen Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, S. 24; Stand 15.11.2022 ¹¹

10 https://www.vzbv.de/sites/default/files/2022-11/22-11-15_Gutachten_Mobilit%C3%A4tsdatenw%C3%A4chter_BRC_2022-15-11_Clean_Finalversion.pdf; abgerufen am 07.12.2023

11 https://www.vzbv.de/sites/default/files/2022-11/22-11-15_Gutachten_Mobilit%C3%A4tsdatenw%C3%A4chter_BRC_2022-15-11_Clean_Finalversion.pdf; abgerufen am 07.12.2023

12 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/61.%20VGT/Kurzfassung%20AK%20I.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

13 https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/Empfehlungen/2023_empfehlungen_61_vtg.pdf; abgerufen am 07.12.2023

14 https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/Empfehlungen/2023_empfehlungen_61_vtg.pdf; abgerufen am 07.12.2023

II. 62. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG IN GOSLAR UND VGT+

Vom 24. Januar bis zum 26. Januar 2024 treffen sich zum 62. Mal seit der Gründung des Vereins Deutscher Verkehrsgerichtstag – Akademie der Verkehrswissenschaft – e.V. 1960/1961 Interessierte aus dem Bereich des Verkehrsrechts in Goslar. Bereits am 24. November 2023 – nur wenige Wochen nach Beginn der Anmeldung – haben sich bereits 1170 Personen zum 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag angemeldet. Auch der kommende Verkehrsgerichtstag verspricht wieder interessante Themen und Diskussionen.

Beim kommenden Verkehrsgerichtstag gibt es ganz neu den VGT+, eine Fortbildungsveranstaltung für Fachanwälte zum Nachweis der Pflichtfortbildungen. Damit wird es Fachanwälten ermöglicht, neben der Teilnahme am Verkehrsgerichtstag weitere nachweisbare Stunden zur Fortbildung zu erlangen.

Nachfolgend werden die Themen der einzelnen Arbeitskreise kurz vorgestellt. Die Themen und Kurzfassungen wurden aus dem Presseportal des Deutschen Verkehrsgerichtstages wörtlich übernommen.¹⁵

Arbeitskreis I: Einziehung von Täterfahrzeugen bei strafbaren Trunkenheitsfahrten?¹⁶

In Kürze:

Ist auch bei Trunkenheitsfahrten eine spezialgesetzliche Regelung zur Einziehung des Tatfahrzeugs erforderlich?

Im Einzelnen:

Für die Einziehung des bei einer Trunkenheitsfahrt genutzten Fahrzeugs existiert derzeit keine spezialgesetzliche Regelung. Eine Einziehung nach den allgemeinen Vorschriften (§§ 74, 74a StGB) kommt in diesen Fällen nicht in Betracht, da es sich beim vom Täter geführten Kraftfahrzeug um ein notwendiges Tatmittel handelt.

Während bei der Teilnahme an illegalen Kraftfahrzeugrennen, dem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie bei Verstößen gegen das Pflichtversicherungsgesetz in gravierenden Fällen, namentlich bei Vorsatz, spezialgesetzlich die Einziehung des Tatfahrzeugs geregelt ist (§§ 315f StGB, 21 Abs. 3 StVG und § 6 Abs. 3 PflVG), hat der Gesetzgeber bislang von dieser Möglichkeit bezogen auf Trunkenheits- bzw. Rauschfahrten abgesehen.

Vor diesem Hintergrund sind die Fragen zu erörtern, ob die derzeitige Gesetzeslage sachgerecht und stimmig ist, ob für diese Differenzierung überzeugende Gründe sprechen und die bisherigen gesetzlichen Regelungen ausreichen oder ob eine zusätz-

liche Regelung unter Berücksichtigung der Schwere des Eingriffs erforderlich ist. Die Frage, ob zur effektiven Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten wie auch zur Schaffung eines einheitlichen normativen Gefüges es sachgerecht wäre, zumindest in gravierenden Fällen auch bei Trunkenheitsfahrten die Einziehung des Fahrzeugs spezialgesetzlich zu ermöglichen, soll im Arbeitskreis eingehend beleuchtet und diskutiert werden.

Arbeitskreis II: Haushaltsführungsschaden – wenn das Unfallopfer nicht mehr staubsaugen kann¹⁷

In Kürze:

Wer durch einen Unfall verletzt wurde, kann auch Ersatz des sog. Haushaltsführungsschadens verlangen. Wie kann der zu entschädigende Bedarf sachgerecht ermittelt werden?

Im Einzelnen:

Es geht um die Schäden, die dadurch entstehen, dass der Verletzte aufgrund seiner unfallbedingten Einschränkungen im eigenen Haushalt nicht tätig werden kann. Die persönlichen Lebensverhältnisse sind sehr verschieden (Singlehaushalt/Partnerschaft/Hausgemeinschaft). Art und Umfang der zu erledigenden Arbeiten differieren sehr stark. Hinzu kommen unterschiedliche Gewohnheiten und Ansprüche der Verletzten. Dem einen reicht der Frühjahrsputz, dem anderen ist jede Staubentwicklung ein Dorn im Auge.

Nach der Rechtsprechung ist zur Schlüssigkeit einer Klage nicht allein darzulegen, welche Haushaltstätigkeiten der Geschädigte vor dem Unfall ausgeführt hat und in welchem Maße seine Verletzungen ihn speziell an deren Ausführung hindern, sondern auch wie oft und mit welchem zeitlichen Aufwand er diesen Verrichtungen nachgeht, wie ggf. die Aufgabenverteilung innerhalb der Hausgemeinschaft ist. Oft weiß nur der Geschädigte oder sein Partner über Art und Umfang der von ihm verrichteten Haushaltstätigkeit Bescheid. So besteht ein Anreiz, den eigenen Zeitaufwand besonders hoch zu bewerten bzw. die Beiträge des Partners bei gemeinsamem Hausstand zu minimieren. Feststellungen zu der wahren Aufgabenverteilung stehen so oft auf tönernen Füßen.

Der Arbeitskreis will der Frage nachgehen, ob sich die Darlegungen vereinfachen lassen. Lässt sich der Bedarf objektivieren? Und welche Hilfsmittel sind dazu geeignet? Ein Blick in andere europäische Staaten soll die Diskussion beleben und u.U. Lösungsansätze zu einer Vereinfachung bieten. Aufgrund der Komplexität der Fragestellungen zum anzusetzenden Stundenbedarf soll von einer zusätzlichen Thematisierung des höchst

15 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/pages/presse.php>; abgerufen am 07.12.2023

16 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20I.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

17 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20II.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

streitigen Themas der angemessenen Stundensatzhöhe, welche den zeitlichen Rahmen des Arbeitskreises sprengen würde, abgesehen werden.

Arbeitskreis III: Fahreignungsgutachten und ihre Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde¹⁸

In Kürze:

Fahreignungsgutachten dienen der Vorbereitung und Unterstützung der behördlichen Entscheidungsfindung, ersetzen diese aber nicht. Doch in welchem Umfang müssen/sollen/dürfen Fahrerlaubnisbehörden das Gutachten überprüfen? Und nach welchen Kriterien ist die normative Vorgabe der Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit des Gutachtens auszurichten?

Im Einzelnen:

Bestehen Zweifel an der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges, entscheidet die Fahrerlaubnisbehörde über die (Nicht-) Erteilung bzw. Entziehung der Fahrerlaubnis regelmäßig auf der Grundlage ärztlicher oder medizinisch-psychologischer Gutachten. In der Fahrerlaubnisverordnung finden sich dazu Vorgaben, deren Einhaltung eine hohe Qualität der Begutachtung gewährleisten soll.

Dazu zählen u.a. die erforderlichen Qualifikationen der Gutachter wie auch der Grundsatz der Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit des Gutachtens. In der Praxis zeigen sich jedoch Unsicherheiten in der Umsetzung dieser Bestimmungen, insbesondere bei der inhaltlichen Auslegung der Begrifflichkeit der Nachvollziehbarkeit. Aus diesen resultieren Fragestellungen, denen sich der Arbeitskreis widmen möchte. Darunter finden sich Aspekte wie:

- _ Besteht eine generelle Pflicht der Fahrerlaubnisbehörde zur Prüfung der Gutachten?
- _ Falls ja, ist sie auf formale Gesichtspunkte beschränkt oder im Sinne einer inhaltlichen Überprüfung vorzunehmen?
- _ Was macht ein Gutachten (auch für Fachfremde) nachvollziehbar?
- _ Lassen sich trotz der Einzelfallbegutachtung allgemeingültige Prüfungskriterien für die Fahrerlaubnisbehörde aufstellen?
- _ Im Falle von Beanstandungen – was ist der nächste Schritt?
- _ Und schließlich, wie funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Fahrerlaubnisbehörde und Gutachter in der Praxis?

Arbeitskreis IV: Cleverness oder straffbares Verhalten? Behördentäuschung und Punktehandel¹⁹

In Kürze:

Müssen neue Sanktionsvorschriften auf dem Gebiet des Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrechts geschaffen werden, um dem „Punktehandel“ effektiv entgegenwirken zu können?

Im Einzelnen:

Hinter dem Begriff des „Punktehandels“ verbergen sich Bestrebungen nicht selten vorbelasteter Kraftfahrer, nach gewichtigen Verkehrsverfehlungen (z.B. Geschwindigkeits-, Rotlichtverstöße) durch Täuschungshandlungen vor allem einem Fahrverbot sowie der „Bepunktung“ im Fahreignungsregister zu entgehen. Das geschieht in der Weise, dass der Verfolgungsbehörde ein Unbeteiligter als Fahrer benannt wird. Im Internet existieren insoweit gewerbliche Angebote. Es wird offeriert, gegen Entgelt als angeblicher Fahrer aufzutreten oder eine dem Delinquenten ähnliche, auch fiktive Person zu vermitteln.

Führt die Manipulation zum Erfolg, wird der Bußgeldbescheid vom vermeintlichen Täter entweder hingenommen oder der „behördliche Irrtum“ außerhalb offener Verjährung hinsichtlich des tatsächlichen Fahrers nach Einspruch aufgedeckt, mit der Folge der Einstellung des Verfahrens. Fester Bestandteil des „Geschäftsmodells“ ist es, dass sich der Unbeteiligte selbst als angeblicher Fahrer bezeichnet. Denn dann können die Machenschaften auf der Basis der derzeitigen obergerichtlichen Rechtsprechung weder mit Strafe noch mit Geldbuße geahndet werden. Insbesondere scheidet danach eine Strafbarkeit wegen falscher Verdächtigung gemäß § 164 Abs. 2 StGB aus, weil kein „anderer“ bezichtigt wird. Auch eine Strafbarkeit nach § 145d Abs. 1 Nr. 1 StGB kommt nicht in Betracht, da es sich bei einer Ordnungswidrigkeit nicht um eine „rechtswidrige Tat“ im Sinne dieser Vorschrift handelt.

Die Thematik soll in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht beleuchtet werden. Sind Befürchtungen gerechtfertigt, dass aufgrund des „Punktehandels“ die spezial- und generalpräventive Wirkung bußgeldrechtlicher Sanktionen geschwächt wird? Wird ferner die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, weil bei erfolgreichen Manipulationen die Funktion des Fahreignungsregisters nicht gewährleistet werden kann, Kraftfahrer von der Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen, die wiederholt erhebliche Verkehrsverstöße begangen haben? Sind die Verwerfungen so gewichtig, dass der Gesetzgeber aufgerufen ist, rechtliche Handhaben zu schaffen, um einschlägige Handlungen ahnden zu können?

¹⁸ <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20III.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

¹⁹ <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20IV.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

Arbeitskreis V: Weniger Strafe bei Unfallflucht?²⁰

In Kürze:

Die Reformdiskussion um die Unfallflucht hat wieder Fahrt aufgenommen: Soll die Flucht bei Sachschadensunfällen nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden? Bedarf es einer neutralen Meldestelle?

Im Einzelnen:

Nicht viele Normen des Verkehrsstrafrechts polarisieren in einem Ausmaß wie der Paragraph 142 StGB „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“. Besteht noch weitgehend Konsens, dass eine Warteverpflichtung am Unfallort in Zeiten moderner Kommunikationstechnik antiquiert zu sein scheint, spaltet die aktuelle Entkriminalisierungsdebatte für die Flucht bei Unfällen ohne Personenschaden die Lager: Würde die Androhung eines Bußgelds genügen, um Fluchten nach Unfällen mit Sachschäden zu verhindern? Können Polizei und Justiz durch eine solche Reform entlastet werden?

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich bereits mehrfach – zuletzt im Jahre 2018 – mit der in die Jahre gekommenen Vorschrift befasst. Ist jetzt die Zeit für eine Reform reif? Ist die Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit bei Sachschäden der richtige Weg? Kann die komplexe Vorschrift besser und praktikabler gestaltet werden, ohne dass man das Interesse der Geschädigten aus den Augen verliert?

Welche Reformalternative bringt die Interessen der Geschädigten, aber auch die der Unfallverursacher in einen optimalen Ausgleich? Wie handhaben unsere europäischen Nachbarn die Unfallflucht?

Diese Parameter sollen im Arbeitskreis eingehend beleuchtet und diskutiert werden.

Arbeitskreis VI: Vorschaden und Schadensgutachten²¹

In Kürze:

Fast jedes gebrauchte Fahrzeug weist kleinere oder größere Vorschäden auf, die durch normalen Gebrauch oder durch einen Unfall entstanden sein können. Der AK wird den durch sie verursachten technischen und rechtlichen Fragen bei der Schadensregulierung nach einem Unfall mit weiterer Beschädigung des Fahrzeugs nachgehen.

Im Einzelnen:

Erhebt nach einem Verkehrsunfall der Versicherer des Schädigers den Einwand, das Fahrzeug des Geschädigten habe schon einen Vorschaden gehabt, trifft die Darlegungs- und Beweislast

für die Entstehung und den Umfang seines Sachschadens den Geschädigten. Die Instanzgerichte stellen teilweise sehr strenge Anforderungen an die Substantiierung des Vorbringens zum Vorschaden und den zur Reparatur getroffenen Maßnahmen. Rechtlich werden sich die Fragen stellen, inwieweit diese Anforderungen der Zivilprozessordnung gerecht werden und mit der neueren Rechtsprechung des BGH vereinbar sind, ob das Verschweigen von Vorschäden einen Ausschluss nach Treu und Glauben rechtfertigen kann und wann bei Vorschäden ein Abzug „neu für alt“ in Betracht kommt.

Verschwiegene unreparierte Vorschäden können ganz erhebliche Schäden für die Versichertengemeinschaft bedeuten. Gezielte Täuschung soll deshalb Konsequenzen haben. Für den redlichen Geschädigten stellen sich praktische Probleme und prozessuale Hürden für seinen Vortrag zum Umfang des Vorschadens und dessen sach- und fachgerechter Instandsetzung. Für den Sachverständigen ergeben sich u.a. Fragen nach der Abgrenzbarkeit von aktuellen zu reparierten und unreparierten Vorschäden. Technische Methoden der Unfallrekonstruktion sollen dargestellt und es soll verdeutlicht werden, welche Erwartungen aus juristischer Sicht an die technischen Gutachten gestellt werden können.

Arbeitskreis VII: Mit dem Zug zum Flug zum Schiff – multimodale Reisen²²

In Kürze:

Viele Wege führen nach Rom. Im Trend liegen Reisen, bei denen das Reiseziel unter Benutzung verschiedener Verkehrsmittel erreicht wird. Im Mittelpunkt steht die Frage einer Verantwortlichkeit für Annullierungen und Verspätungen des Zubringers.

Im Einzelnen:

Multimodalität und Intermodalität sind in aller Munde. Beliebte Varianten sind Buchungskonstellationen wie mit dem „Zug zum Flug“ oder mit dem „Zug zum Schiff“. Hierbei ergeben sich seit Jahren zahlreiche Rechtsfragen nicht nur im Pauschalreise-recht, sondern auch bei Flugbeförderungen ohne weitere Reiseleistungen. Der Arbeitskreis beleuchtet das Spektrum der multimodalen Angebote in Europa unter Berücksichtigung der bestehenden EU-Verordnungen über die Rechte der Fahrgäste im Bahn-, Bus-, Schiffs- und Luftverkehr. Gemeinsamkeiten und Unterschiede sollen beleuchtet und bestehende Fahrgastrechte miteinander verglichen werden. Mit dieser Erkenntnis sollen Lösungen für mögliche Ansprüche bei multimodalen Reisen erarbeitet werden.

Die EU-Kommission will den Vergleich und das Buchen von Reisen über verschiedene Verkehrsträger hinweg erleichtern. Eine solche Kombination wirft Fragen zu Entschädigungsansprüchen auf. Besondere Relevanz hat die Frage der Verantwort-

20 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20V.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

21 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20VI.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

22 <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20VII.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

lichkeit, wenn eine Annullierung oder Verspätung auf einer Teilstrecke eintritt und der Anschluss auf einer weiteren Teilstrecke nicht erreicht wird. Das damit einhergehende Problem der Risikoverteilung soll aus Verbraucher- und Unternehmer-sicht anhand von Fallbeispielen aus der Praxis und mit Blick auf die Rechtsprechung deutscher Gerichte und des Europäischen Gerichtshofs vertieft werden. Zur Entwicklung möglicher Lösungsansätze sollen auch angrenzende Rechtsgebiete betrachtet werden, wie das Transportrecht. Dort sind Verlust und Verspätungsschäden bei multimodalen Transporten an der Tagesordnung. Auch die Risikoverteilung bei Gepäck- oder Unfall-schäden nach dem Montrealer Übereinkommen soll beleuchtet werden. Zur Diskussion steht eine einheitliche Betrachtung der multi- bzw. intermodalen Reise.

Arbeitskreis VIII: Gefährdungshaftung des Reeders für Drittschäden?²³

In Kürze:

Sollte die Haftung des Reeders für Drittschäden verschärft werden?

Im Einzelnen:

Der Reeder haftet bei Schiffsunfällen für Drittschäden nach geltendem deutschem Recht grundsätzlich nur für Verschulden. Bei einem Schiffsunfall muss der Geschädigte daher in der Regel den Nachweis über ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung bzw. des Reeders führen. Bei Unfällen im Luft-, Eisenbahn- und Straßenverkehr ist das im deutschen Recht anders. Hier gilt eine Gefährdungshaftung.

Die Schadenshaftung des Reeders ist wegen der Bedeutung der Schifffahrt als globales Transportmedium für viele Fallkonstellationen in internationalen Übereinkommen geregelt. Für Spezialbereiche, die insbesondere die Haftung für Ölschäden im weiten Sinne betreffen, sind hier Haftungsmodelle vorgesehen, die einer Gefährdungshaftung entsprechen. In bestimmten Fällen bleibt es bei Drittschäden – dazu zählen z.B. Schäden an Hafen- oder Schleusenanlagen oder Schäden an anderen Schiffen – aber bei der (auch) im deutschen Recht vorgesehenen Verschuldenshaftung. In der Rechtsprechung wurden für diese Fälle zwar Beweislastregeln entwickelt, nach denen in einer Reihe von typischen Geschehensabläufen der Beweis des ersten Anscheins zugunsten des Geschädigten streitet. Aber es greift keine gesetzliche Vermutung des Verschuldens.

Der Arbeitskreis VIII wird diesen Befund unter anderem durch Vergleich mit der Rechtslage bei den anderen Verkehrsträgern, aber auch mit anderen Rechtsordnungen, mit denen das deutsche Recht im Wettbewerb steht, kritisch beleuchten und die Gründe für die geltende Rechtslage herausarbeiten. Die Teilnehmer werden diskutieren, ob Änderungen des

deutschen bzw. des internationalen Rechts zur Verschärfung der Reederhaftung angestoßen werden sollten. Dabei werden auch die wirtschaftlichen Folgen möglicher Änderungen im Fokus stehen.

Anmeldung zum Deutschen Verkehrsgerichtstag

Die Anmeldung ist bei entsprechender Registrierung unter der Homepage des Deutschen Verkehrsgerichtstages (<https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/pages/vgt.php>) möglich. Auch das Programm ist dort abrufbar.

²³ <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media//Editoren/62.%20VGT/62.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20VIII.pdf>; abgerufen am 07.12.2023

BGH: URTEIL VOM 7. DEZEMBER 2023 – 4 STR 302/23

Pressemitteilung Nr. 206/2023 vom 07.12.2023

Urteil des Landgerichts Mainz zum „Raser“ in Worms rechtskräftig

Der unter anderem für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat das Urteil des Landgerichts Mainz vom 20. März 2023 bestätigt, mit dem der Angeklagte wegen verbotenen Kraftfahrzeugrennens mit Todesfolge in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs und mit Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie wegen weiterer Delikte zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von fünf Jahren und neun Monaten verurteilt worden ist.

Nach den Urteilsfeststellungen fuhr der Angeklagte am 7. Juli 2022 gegen 23:18 Uhr mit einem hochmotorisierten Fahrzeug durch die Innenstadt von Worms. Um die Schnelligkeit des Fahrzeugs durch das Erreichen der situativ höchstmöglichen Geschwindigkeit auszutesten, beschleunigte er es unter Missachtung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf dem vor ihm liegenden Straßenabschnitt auf bis zu 123 km/h. Währenddessen begaben sich zwei Fußgänger unter Missachtung des für sie geltenden Rotlichts einer Fuß-

gängerampel auf die Fahrspur, um diese zu überqueren. Trotz einer von dem Angeklagten noch eingeleiteten Vollbremsung kam es zu einer tödlichen Kollision mit einem der beiden Passanten. Der andere Geschädigte, der kurz vor der Kollision „zurückgezuckt“ war, wurde nicht von dem Fahrzeug erfasst. Bei seinem Fahrmanöver nahm der Angeklagte die Gefahr einer tödlichen Kollision billigend in Kauf, er vertraute aber darauf, dass sich Fußgänger im letzten Moment aus dem Gefahrenbereich würden retten können oder er selbst noch rechtzeitig würde ausweichen können, sodass sich die Gefahr nicht in einer tatsächlichen Kollision realisieren würde.

Der 4. Strafsenat hat die Revisionen des Angeklagten und der Staatsanwaltschaft, die sich gegen die Verneinung des Tötungsvorsatzes wendete, verworfen, weil die Überprüfung des Urteils keinen Rechtsfehler ergeben hat. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Vorinstanz:

Landgericht Mainz – Urteil vom 20. März 2023 – 1 Ks 3200 Js 18744/22

BGH: BESCHLUSS VOM 13. SEPTEMBER 2023 – 4 STR 40/23

Pressemitteilung Nr. 198/2023 vom 04.12.2023

Urteil zur Amokfahrt in Trier überwiegend aufgehoben

Der unter anderem für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die Revision des Angeklagten das Urteil des Landgerichts Trier vom 16. August 2022 überwiegend aufgehoben, mit dem der Angeklagte wegen mehrfachen Mordes und versuchten Mordes sowie weiterer Delikte zu einer lebenslangen Gesamtfreiheitsstrafe verurteilt und seine Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus angeordnet worden ist. Die Strafkammer hatte in dem angegriffenen Urteil ferner die besondere Schwere der Schuld festgestellt, die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein des Angeklagten eingezogen und eine lebenslange Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bestimmt sowie das zur Tatbegehung verwendete Kraftfahrzeug eingezogen.

Nach den Urteilsfeststellungen des Landgerichts fuhr der infolge einer paranoiden Schizophrenie an Wahnvorstellungen leidende Angeklagte am 1. Dezember 2020 zur Mittagszeit mit

hoher Geschwindigkeit über 850 Meter in der Absicht, möglichst viele Menschen zu töten oder zumindest erheblich zu verletzen, durch die belebte Trierer Fußgängerzone. Er steuerte das Tatfahrzeug dabei gezielt auf verschiedene Personen und Personengruppen zu. Fünf Menschen erlagen den jeweils infolge eines Zusammenstoßes mit dem Tatfahrzeug erlittenen Verletzungen, weitere 14 Personen wurden – zum Teil schwer – verletzt.

Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat das Urteil mit Ausnahme der Feststellungen zum äußeren Tatgeschehen aufgehoben, weil das Landgericht seine Annahme, der Angeklagte habe im Zustand erheblich verminderter Schuldfähigkeit gehandelt, nicht rechtsfehlerfrei begründet hat. Damit waren auch die Rechtsfolgenentscheidungen aufzuheben.

BGH: URTEIL VOM 27. NOVEMBER 2023 – VIA ZR 1425/22

Pressemeldung Nr. 196/2023 vom 27.11.2023

Haftung des Herstellers des Basisfahrzeugs eines Wohnmobils in einem Dieselverfahren

Der vom Präsidium des Bundesgerichtshofs vorübergehend als Hilfsspruchkörper eingerichtete VIa. Zivilsenat (vgl. Pressemitteilung Nr. 141/2021 vom 22. Juli 2021) hat am 27. November 2023 entschieden, unter welchen Voraussetzungen der italienische Hersteller des Basisfahrzeugs eines Wohnmobils nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV haftet.

Sachverhalt und bisheriger Prozessverlauf:

Der Kläger nimmt die Beklagte, eine Kapitalgesellschaft italienischen Rechts mit Sitz in Italien, wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in einem Wohnmobil auf Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger kaufte im April 2018 in der Bundesrepublik Deutschland von einem Dritten ein neu hergestelltes Wohnmobil Fiat Ducato Sunlight A 68 für 52.300 €. Für die Finanzierung wandte er weitere 5.483,03 € auf. Herstellerin des Basisfahrzeugs des Wohnmobils ist die Beklagte. Der in das Wohnmobil eingebaute Dieselmotor der Baureihe 2,3-l-MultiJet II (96 kW) stammt von einem weiteren, nicht am Rechtsstreit beteiligten Hersteller. Die EG-Typgenehmigung für das Basisfahrzeug wurde der Beklagten in Italien nach Maßgabe der Abgasnorm Euro 6 erteilt. Die Emissionen des Motors werden unter Verwendung eines Thermofensters kontrolliert. Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte vor Erwerb des Wohnmobils im Jahr 2016 ein Verfahren nach Art. 30 Abs. 3 Satz 1 der inzwischen außer Kraft getretenen Richtlinie 2007/46/EG eingeleitet. Die italienische Genehmigungsbehörde hatte im Jahr 2016 keinen Anlass für ein behördliches Einschreiten gesehen.

Die in der Hauptsache auf Erstattung des Kaufpreises abzüglich des Wertes gezogener Nutzungen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Wohnmobils und auf Erstattung der Finanzierungskosten gerichtete Klage hat vor dem Landgericht keinen Erfolg gehabt. Die Berufung des Klägers hat das Berufungsgericht zurückgewiesen, weil der Kläger weder wegen seiner sittenwidrigen vorsätzlichen Schädigung noch nach Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 (Rom II), § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV Schadensersatz von der Beklagten verlangen könne. Mit der vom Bundesgerichtshof zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine Berufungsanträge weiter.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der Bundesgerichtshof hat auf die Revision des Klägers den Zurückweisungsbeschluss aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, damit es im Anschluss an das Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofs vom 26. Juni 2023 (VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259, vgl. Pressemitteilung Nr. 100/2023) die Voraussetzungen eines Differenzschadens näher aufklärt.

Das Berufungsgericht hat zunächst richtig nach Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 (Rom II) deutsches Sachrecht zur Anwendung gebracht. Der Handlungsort als der Ort, an dem das vervollständigte Fahrzeug mit dem Ziel seiner Zulassung erstmals in Verkehr gebracht worden ist, und der Erfolgsort liegen in der Bundesrepublik Deutschland. Die Anwendung deutschen Sachrechts umfasst über die Regelungen des Rechts der unerlaubten Handlung im Bürgerlichen Gesetzbuch hinaus auch die Vorschriften der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV als möglicherweise verletzte Schutzgesetze und die dann für den Verschuldensmaßstab bedeutsame Bestimmung des § 37 Abs. 1 EG-FGV.

Dass die § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV bei einem unionsrechtlich fundierten Verständnis Schutzgesetze sind, hat der Bundesgerichtshof bereits in seinem Urteil vom 26. Juni 2023 geklärt. Das deutsche Sachrecht bzw. das Deliktsstatut ist dem Prinzip der einheitlichen Anknüpfung folgend maßgebend für den Grund der Haftung. Dazu gehören auch die Schutzgesetze, deren Verletzung die Haftung begründet.

Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen kommt ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Betracht. Das Berufungsgericht hat unterstellt, dass es sich bei einem in dem Basisfahrzeug verbauten Thermofenster um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Unionsrechts handelt. Zugunsten des Klägers war damit auch im Revisionsverfahren zu unterstellen, dass sich die Übereinstimmungsbescheinigung nicht im Einklang mit dem Unionsrecht befunden hat. Dass eine Tatbestands- oder Legalisierungswirkung der EG-Typgenehmigung einem Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV nicht entgegengehalten werden kann, hat der Bundesgerichtshof bereits am 26. Juni 2023 ausführlich begründet. Gleichfalls ohne Relevanz war die Reaktion der italienischen Typgenehmigungsbehörde auf das Ersuchen des Kraftfahrt-Bundesamts nach Art. 30 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 2007/46/EG. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union entscheidet über die Gewährung eines Schadensersatzes allein, ob in das (Basis-)Fahrzeug entgegen Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingebaut ist.

Der Eintritt eines Schadens kann auch nicht deshalb verneint werden, weil es bisher noch nicht zu Einschränkungen der Nutzbarkeit gekommen ist und weil die Typgenehmigungsbehörde Fahrzeuge des genehmigten Typs zwar auf eine Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geprüft, aber bisher von einschränkenden Maßnahmen abgesehen hat. Denn mit Rücksicht auf den geldwerten Vorteil der jederzeitigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs genügt schon die rechtliche Möglichkeit einer Nutzungsbeschränkung, die mit der Verwendung einer – hier unterstellt vorhandenen – unzulässigen Abschaltvorrichtung gegeben ist.

Weiter ist ein Differenzschaden nicht deshalb auszuschließen, weil der Kläger nicht einen Pkw, sondern ein Wohnmobil erworben hat. Für den Differenzschaden kommt es nicht darauf an, welchen Zwecken die beabsichtigte Nutzung eines Kraftfahrzeugs als Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr dienen soll. Eine Unterscheidung nach der Art der beabsichtigten Nutzung im Straßenverkehr hätte die Ausklammerung einer ganzen Gruppe von Fahrzeugtypen aufgrund abstrakter, mit ihrer Bauart zusammenhängender Erwägungen ohne Bezug insbesondere zu Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Folge. Das schränkte die von den Mitgliedstaaten zu gewährleistende Effektivität der Durchsetzung der Ziele des Unionsrechts unverträglich ein. Dementsprechend

hat auch der Gerichtshof der Europäischen Union in seiner Entscheidung vom 21. März 2023 zwar hinsichtlich des Schadensersatzes auf das nationale Recht der Mitgliedstaaten verwiesen. Er hat aber weder hinsichtlich der Pflichtverletzung durch die Ausstellung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung noch im Zusammenhang mit in Betracht kommenden Schadenspositionen Ausnahmen für ganze Fahrzeuggruppen je nach dem Zweck der beabsichtigten Nutzung erwogen.

Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen war schließlich ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten nicht zu verneinen. Insbesondere konnte sich die Beklagte nicht damit entlasten, sie sei nicht zugleich Herstellerin des in dem Basisfahrzeug verbauten Motors. Einem Fahrzeughersteller, der für die Konstruktion des von ihm hergestellten Fahrzeugs Motoren fremder Hersteller verwendet, obliegen nach dem anwendbaren deutschen Sachrecht auch insoweit die Sorgfaltspflichten eines Herstellers.

Da die Sache auch nicht umgekehrt zugunsten des Klägers zur Endentscheidung reif war, war sie zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, das nach Maßgabe der neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung Feststellungen zum Bestehen eines Differenzschadens nachzuholen haben wird.

AG HANAU: URTEIL VOM 18.10.2023 – 39 C 30/23

Pressemitteilung vom 04.12.2023

Kosten für Schadensgutachten nach Verkehrsunfall

Der Verursacher muss dem Geschädigten die Rechnung für ein Schadensgutachten dann nicht erstatten, wenn der Gutachter wegen Zugehörigkeit zur Reparaturwerkstatt erkennbar nicht neutral ist.

Das Amtsgericht Hanau hat entschieden, dass ein Geschädigter aus einem Verkehrsunfall, der einen Gutachter mit der Schadensfeststellung beauftragt, obwohl dieser erkennbar demselben Unternehmen zugehörig ist wie die Werkstatt, welche die Reparatur durchgeführt hat, die Kosten des Gutachtens selbst tragen muss (Amtsgericht Hanau, Urteil vom 18.10.2023, Aktenzeichen 39 C 30/23).

Das Fahrzeug des Geschädigten ist durch Verschulden eines anderen Verkehrsteilnehmers beschädigt worden. Er beauftragte sodann ein Sachverständigenbüro mit der Feststellung des Schadens und zugleich deren Reparatur. Der Gutachter war jedoch schon dem Namen nach erkennbar derselben Firma zugehörig wie die Reparaturwerkstatt. Die Gutachterkosten in Höhe von 665,26 € beglich die Versicherung des Unfallverursachers, verlangte diese aber nun von dem Geschädigten zurück, nachdem sie von der Verbindung zwischen Gutachter und Werkstatt Kenntnis erlangt hatte.

Das Amtsgericht hat den Geschädigten zur Rückzahlung verurteilt. Zwar könne dieser aus einem Verkehrsunfall an sich auch die Kosten des Gutachtens zur Feststellung des Schadens ersetzt verlangen, damit er die Höhe der anfallenden Reparaturkosten kontrollieren und deren Berechtigung zugleich nachweisen kann. Das setzt aber voraus, dass der Gutachter im Verhältnis zu der Reparaturwerkstatt neutral ist. Andernfalls ist das Gutachten ungeeignet und der Geschädigte bleibt auf den Kosten jedenfalls dann sitzen, wenn er dies erkennen konnte. Beides war nach der Ansicht des Amtsgerichts hier der Fall, weil das Sachverständigenbüro und die Werkstatt derselben Gesellschaft gehören. Auch habe der Geschädigte das erkennen müssen. Denn die gleichzeitige Beauftragung von Begutachtung und Reparatur auf demselben Formular habe ebenso auf eine Verflechtung hingewiesen wie die Tatsache, dass beide dieselbe Anschrift haben. Auch sei der Name der zuständigen Person für die Reparatur mit demjenigen des Inhabers des Sachverständigenbüros identisch.

Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

OLG FRANKFURT AM MAIN: URTEIL VOM 20.11.2023 – 17 U 121/23

Verkehrsunfall mit einem Rettungswagen

Pressemitteilung Nr. 68/2023 vom 04.12.2023

Bei einem Zusammenstoß eines Notarzteinsatzfahrzeugs mit bei grünem Licht querendem Pkw wird der Schaden hälftig geteilt.

Ein Rettungsdienstfahrer darf eine Kreuzung bei Rot nur überqueren, wenn er sich überzeugt hat, dass er von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wurde. Kommt es zur Kollision mit einem bei Grün querenden Fahrzeug, weil dessen Fahrer den Rettungswagen aus Unachtsamkeit übersehen bzw. überhört hat, kommt eine hälftige Schadenseintragung in Betracht, bestätigte das Oberlandesgericht Frankfurt am Main (OLG) mit heute veröffentlichter Entscheidung das angefochtene landgerichtliche Urteil.

Die Parteien streiten um Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall. Das Fahrzeug der Klägerin und das Notarzteinsatzfahrzeug der Beklagten fuhr zeitgleich auf eine ampelgeregelte Kreuzung in Wetzlar zu. Die Ampel für das Klägerfahrzeug sprang auf Grün, die Ampel für das Einsatzfahrzeug zeigte zu dieser Zeit Rot. Da das vor dem Klägerfahrzeug stehende Fahrzeug trotz Grünlichts nicht anfuhr, wechselte der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs auf die linke Spur und fuhr in den Kreuzungsbereich ein. Dort kollidierte er mit dem Einsatzwagen, welcher mit eingeschaltetem Blaulicht und Martinshorn fuhr. Bei beiden Fahrzeugen entstanden Sachschäden.

Die Klägerin begehrt 75% des Schadens von der Beklagten. Das Landgericht hatte nach Beweisaufnahme eine hälftige Schadenseintragung ausgesprochen. Das OLG hat auf die Berufungen beider Parteien bestätigt, dass von einer Haftungsquote von 50% zu 50% auszugehen sei.

Der Fahrer des Notarzwagens habe seine Sorgfaltspflichten bei der Wahrnehmung von Sonderrechten verletzt. Zwar sei ein Fahrzeug des Rettungsdienstes bei einer Einsatzfahrt von den Vorschriften der StVO befreit. Dennoch komme den Erfordernissen der Verkehrssicherheit stets Vorrang gegenüber den Interessen des Einsatzfahrzeugs am raschen Vorwärtskommen zu, führte das OLG aus. Je mehr der Sonderrechtsfahrer von Verkehrsregeln abweiche, umso höhere Anforderungen seien an seine Sorgfalt einzuhalten. Er dürfe deshalb eine Kreuzung nur dann bei Rot überqueren, wenn er sich überzeugt habe, dass die anderen Verkehrsteilnehmer ihn wahrgenommen und sich auf seine Absicht eingestellt hätten. Solange bei einer querenden Straße mit mehreren Fahrspuren eine Fahrspur frei sei und nicht durch wartende Fahrzeuge blockiert werde, dürfe der Sonderrechtsfahrer nicht darauf vertrauen, dass er die Kreuzung gefahrlos überqueren könne. „Es gibt nach höchstichterlicher Rechtsprechung (...) keinen allgemeinen Vertrauensgrundsatz zugunsten des bevorrechtigten Fahrers, durch Einschaltung des Blaulichts und des Martinshorns seien die übrigen Verkehrsteilnehmer schon in ausreichender Weise gewarnt“, führte das OLG aus.

Der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs habe ebenfalls einen erheblichen Verkehrsverstoß begangen. Er habe nicht auf die Sondersignale des Einsatzfahrzeugs geachtet. Er habe auch nicht beachtet, dass das vor ihm auf der rechten Spur stehende Fahrzeug mit Grund stehen geblieben sein könnte. „Ein umsichtiger Fahrer hätte zumindest eine unklare Verkehrslage angenommen und seine Fahrweise entsprechend eingrichtet“, begründet das OLG weiter.

Angesichts des gleichwertigen Verursachungs- und Verschuldensbeitrags habe das Landgericht von einer Haftungsquote von 50% zu 50% ausgehen dürfen.

Die Entscheidung ist nicht anfechtbar.

OVG RHEINLAND-PFALZ: BESCHLUSS VOM 29. AUGUST 2023 – 7 B 10593/23 OVG

Pressemitteilung Nr. 11/2023 vom 05.09.2023

Porsche zu Recht von Polizei sichergestellt

Die Polizei durfte ein Fahrzeug nach einem gefährlichen Überholmanöver aufgrund der besonderen Umstände des Falles zur Gefahrenabwehr sicherstellen. Dies entschied das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in einem Eilverfahren,

mit dem es die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße bestätigte.

Im April 2023 befuhr der Ehemann der Antragstellerin mit deren Pkw – einem Porsche – aus Richtung Speyer kommend die Bundesstraße 39 zwischen Dudenhofen und Hanhofen. In der Gegenrichtung war ein Funkstreifenwagen unterwegs. Die Polizeibeamten beobachteten, wie das hinterste der fünf

ihnen entgegenkommenden Fahrzeuge – der betreffende Porsche – zunächst einen vor ihm fahrenden schwarzen Pkw überholte und danach nicht wieder einscherte, obwohl er nur noch ca. 200 bis 250 m von ihrem Fahrzeug entfernt war. Vielmehr fuhr er mit gleichbleibend hoher Geschwindigkeit auch an einem zweiten Fahrzeug, einem weißen Kastenwagen, vorbei. Um eine Frontalkollision zu vermeiden, bremste der Fahrer des Funkstreifenwagens bis zum Stillstand ab und lenkte das Auto nach rechts an den Fahrbahnrand, um Platz zu schaffen. Der Porsche fuhr währenddessen an dem Kastenwagen vorbei und wechselte etwa 15 m vor dem bereits stehenden Funkstreifenwagen zurück auf die eigene Fahrbahn Richtung Hanhofen. Beim Wiedereinscheren mussten der schwarze sowie der weiße Wagen ebenfalls bremsen, um eine Kollision zu vermeiden und Platz zu machen. Noch während des Passierens des Funkstreifenwagens startete der Fahrer erneut einen Überholvorgang und überholte einen dritten Pkw. Die an dem Vorfall beteiligten Polizeibeamten nahmen unter Einsatz von Blaulicht und Martinshorn die Verfolgung des Fahrers auf und stellten im Anschluss an dessen Kontrolle den Porsche zur Gefahrenabwehr sicher. Weiter wurde ihm die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und die Beschlagnahme des Führerscheins eröffnet.

Gegen die Sicherstellung legte die Antragstellerin Widerspruch ein und suchte um vorläufigen gerichtlichen Rechtsschutz nach, den das Verwaltungsgericht mit der Begründung ablehnte, die Sicherstellung sei rechtlich nicht zu beanstanden. Nach § 22 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes könne die Polizei eine Sache sicherstellen, um eine gegenwärtige Gefahr abzuwehren. Diese Voraussetzungen seien gegeben gewesen, denn im Zeitpunkt der Sicherstellung hätten ausreichende Anhaltspunkte dafür vorgelegen, dass der Ehemann der Antragstellerin mit dem auf sie zugelassenen und ausschließlich von ihm gefahrenen Sportwagen in allernächster Zeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit weitere erhebliche Verkehrsverstöße begehen werde. (vgl. Pressemitteilung des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße Nr. 14/2023). Die gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts eingelegte Beschwerde der Antragstellerin wies das Oberverwaltungsgericht zurück.

Es teile auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Antragstellerin im Beschwerdeverfahren die Auffassung der Vorinstanz, die Aussagen der beiden an dem Vorfall beteiligten Polizeibeamten sowie der weiteren Zeugen ließen alleine den Schluss zu, dass der Ehemann der Antragstellerin bei seinem Überholvorgang zwischen Dudenhofen und Hanhofen rücksichtslos und grob verkehrswidrig gehandelt und damit die öffentliche Sicherheit beeinträchtigt habe. Der Ansicht der Antragstellerin, eine Gefahrensituation habe bei Erlass der Sicherstellungsanordnung deshalb nicht bestanden, weil ihrem Ehemann zu diesem Zeitpunkt die Fahrerlaubnis bereits vorläufig entzogen worden sei, könne nicht gefolgt werden. Zwar bestehe kein allgemeiner Erfahrungssatz, wonach ein von der Polizei erappter „Verkehrssünder“ sich generell unbelehrbar zeige und von den ihm angedrohten Bußgeldern, Fahrverboten und Punkten unbeeindruckt bleibe. Einen sol-

chen habe aber das Verwaltungsgericht nicht angenommen, sondern auf die besonderen Umstände des Einzelfalls und hierbei auf das konkrete Verhalten des Ehemanns der Antragstellerin abgestellt. Dabei sei es zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, dass die handelnden Polizeibeamten im vorliegenden Ausnahmefall aufgrund seines Verhaltens davon ausgehen durften, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nicht ausreiche, um einer gegenwärtigen Gefahr für die öffentliche Sicherheit durch weitere erhebliche Verkehrsverstöße des Ehemanns mittels des von ihm geführten Fahrzeugs, Typ Porsche, zu begegnen. Denn dieser habe sich von seinem grob verkehrswidrigen, mehrere Verkehrsteilnehmer erheblich gefährdenden Verhalten völlig unbeeindruckt gezeigt. Er habe trotz der ihm von den handelnden Polizeibeamten vor Augen geführten Gefährlichkeit seines Überholmanövers jedwede Einsicht vermissen lassen. So habe er ausweislich der Sachverhaltsdarstellung der Polizeibeamten gegenüber diesen angegeben, der ihm aufgrund des Überholmanövers eröffnete Vorwurf der Gefährdung des Straßenverkehrs wegen groben Fehlverhaltens beim Überholen sei lächerlich. Es sei schließlich nichts passiert. Diese Interpretation der Geschehnisse lasse völlig außer Acht, dass sein äußerst gefährlicher Überholvorgang augenscheinlich nur deshalb keine Kollision mit den übrigen Verkehrsteilnehmern zur Folge gehabt habe, weil sowohl der Polizeibeamte als auch die beiden Zeugen diese durch geistesgegenwärtiges Abbremsen bzw. Ausweichmanöver verhindert hätten. Das fehlende Einsichtsvermögen des Ehemanns der Antragstellerin werde noch unterstrichen durch seine weitere Angabe gegenüber den Polizeibeamten, er habe bereits zwei Millionen Kilometer Fahrstrecke ohne Zwischenfälle absolviert, so dass ein Fehler seinerseits völlig ausgeschlossen sei. Dies gelte umso mehr, als sein Verkehrsverhalten in der Vergangenheit nicht ohne weiteres als „ohne Zwischenfälle“ zu bezeichnen sei. Vielmehr sei gegen ihn jedenfalls wegen Nötigung und Beleidigung im Straßenverkehr ermittelt worden, wobei dieses Verfahren zum Zeitpunkt der Anordnung der streitgegenständlichen Sicherstellung noch nicht abgeschlossen gewesen sei.

OLG BREMEN: BLINDER MANN STOLPERT ÜBER E-SCOOTER

Urteil vom 15.11.2023 – 1 U 15/23
BeckRS 2023, 31723

Amtliche Leitsätze:

1. Der Vermieter von E-Rollern haftet nicht aus einer Gefährdungshaftung als Halter, da E-Roller als Elektrokleinstfahrzeuge von der Anwendung des § 7 StVG ausgeschlossen sind.

2. Der Vermieter von E-Rollern genügt grundsätzlich seinen Verkehrssicherungspflichten bezüglich der Art und Weise des Aufstellens der E-Roller, wenn er die hierzu ergangenen Bestimmungen der behördlichen Sondernutzungserlaubnis beachtet, die ihm die Nutzung der öffentlichen Straßen über den Gemeingebrauch hinaus gestattet.

3. Eine über die Bestimmungen der behördlichen Sondernutzungserlaubnis hinausgehende Verpflichtung des Vermieters von E-Rollern, diese so aufzustellen, dass jedes erdenkliche Schadensszenario ausgeschlossen ist, besteht nicht, da dies im Ergebnis einer Gefährdungshaftung entsprechen würde, die nach § 8 Nr. 1 StVG ausgeschlossen ist.

4. Das durch Art. 20 UN-BRK gewährleistete allgemeine Schutzinteresse von Verkehrsteilnehmern mit Behinderungen ist zur Auslegung der Anforderungen der dem Vermieter von E-Rollern erteilten behördlichen Sondernutzungserlaubnis heranzuziehen.

Gründe:

I.

Der Kläger nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Zahlung von Schmerzensgeld aus einem Unfallereignis vom 28.07.2020 in ... in Anspruch. Der Kläger ist blind und benutzt als Fußgänger im Straßenverkehr zur Orientierung einen Langstock. Die Beklagte zu 1) vermietet gewerblich E-Roller im sog. Free-Floating-Modell, d.h. ohne festen Standort der E-Roller. Der Beklagte zu 2) ist bei der Beklagten zu 1) als „Market Operations Manager“ für die Standorte ... zuständig. Die Beklagte zu 3) übernimmt das operative Geschäft in ... und stellt mittels sog. „Hunter“ die E-Roller der Beklagten zu 1) in ... auf.

Das Ordnungsamt ... erteilte der Beklagten zu 1) am 26.11.2019 eine Sondernutzungserlaubnis (nachfolgend: SNE 2019) zur Einbringung von bis zu 500 E-Rollern im öffentlichen Straßenraum der Stadtgemeinde ..., die bis zum 30.04.2021 Geltung hatte. In den Nebenbestimmungen unter Ziff. 3 (Aufstel-

len der Fahrzeuge) und Ziff. 6 (Reaktionszeiten) heißt es u.a.:

„3a) Bei der Auswahl der Standorte sowie bei Aufstellen der Fahrzeuge hat die Erlaubnisinhaberin die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Die Belange von Senioren, Kindern und Menschen mit Behinderung sind dabei besonders zu berücksichtigen.

3b) Werden die Fahrzeuge durch die Erlaubnisinhaberin aufgestellt oder umverteilt, muss am neuen Standort eine Restgehwegbreite von 1,50 m verbleiben; das Aufstellen von Fahrzeugen an öffentlichen Fahrradabstellanlagen bzw. Radständen ist untersagt.

3c) Das Aufstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum ist bei Umverteilungsmaßnahmen durch die Erlaubnisinhaberin auf maximal vier Fahrzeuge pro Standort zu begrenzen. Standorte müssen einen Abstand von mindestens 50 m voneinander haben.

6a) Fahrzeuge müssen binnen 24 Stunden nach Meldung um mindestens 50 m umgestellt, entfernt, oder in einen betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand versetzt werden, wenn aa) Fußwege, (...) blockiert werden. Fußwege gelten als blockiert, wenn die Restgehwegbreite von 1,50 m unterschritten wird.“

Am 28.07.2020 verunfallte der Kläger, indem er über zwei auf dem Gehweg befindliche E-Roller der Beklagten zu 1) stürzte. Durch den Sturz erlitt der Kläger einen Oberschenkelhalsbruch, der operativ behandelt werden musste. Der Gehweg ist an der Unfallstelle 5,50 m breit. Die beiden Roller wiesen jeweils eine Länge von 1,15 m auf. Ausweislich eines zur Akte gereichten Lichtbildes von der Unfallstelle (Anlage K2) standen oder lagen die beiden E-Roller jeweils im 90-Grad-Winkel zur Hauswand parallel nebeneinander, wobei die Lenker jeweils hin zum Gehweg zeigten.

Der Kläger hat vor dem Landgericht behauptet, er sei in einem gemäßigten Gehtempo und sich im Pendelgang mit seinem weißen Langstock an der „inneren Leitlinie“ entlang der Hauswand orientierend auf dem Gehweg gelaufen und habe dabei mit dem Langstock den ersten Roller noch als Hindernis wahrgenommen. Beim Übersteigen des ersten E-Rollers sei er sodann auf den zweiten Roller getreten, den er nicht erkannt habe, und dabei gestolpert und infolgedessen schwer gestürzt. Die einzige – reflexhafte – Möglichkeit, einen Sturz zu vermeiden, sei es gewesen, einen Ausfallschritt zu machen und sich abzufangen. Beim Abfangen sei er über das Trittbrett des zweiten Rollers gestürzt. Es sei dem Kläger nicht möglich gewesen, nach Erkennen des ersten Rollers um diesen Roller herumzugehen, weil nach dem Erkennen des ersten Rollers und dem Berühren des Trittbretts mit dem Fuß keine hinreichende Reaktionszeit mehr zur Verfügung gestanden habe.

Der Kläger habe auch nicht erkennen können, dass es sich nicht nur um einen, sondern um zwei Roller gehandelt habe. Die Roller würden sich ihrer Form nach von nahezu allen anderen Hindernissen im Straßenverkehr dadurch unterscheiden, dass sie so flach seien. Andere Hindernisse seien oft brusthoch, so dass diesen weniger eine Stolpergefahr inne- wohne. Der Kläger meint, die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten durch die Beklagte zu 1) ergebe sich aus dem Inverkehrbringen der gefahrenträchtigen Roller und dem Totalausfall jeglicher unternehmerischen Strukturen und eines Risikomanagements.

[...]

Die Beklagten haben in erster Instanz den Unfallhergang mit Nichtwissen bestritten. Außerdem meinten die Beklagten zu 1) und zu 2), es fehle an einer Verkehrssicherungspflichtverletzung. Zudem sei das geltend gemachte Schmerzensgeld der Höhe nach nicht angemessen.

Das Landgericht hat mit Urteil vom 16.03.2023 die Klage abgewiesen. Zur Begründung führt es aus, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen weder einer vertraglichen noch einer deliktischen Haftung erfüllt seien. Insbesondere habe die Beklagte zu 3) durch das Aufstellen der E-Roller keine Verkehrssicherungspflicht verletzt, so dass eine solche erst recht nicht den Beklagten zu 1) und zu 2) zuzurechnen sei. Das Landgericht ist dabei davon ausgegangen, dass die beiden E-Roller in einem 90-Grad-Winkel zur Hauswand parallel nebeneinander abfahrbereit abgestellt worden seien. Durch das Abstellen der E-Roller in dieser Art und Weise sei der Kläger nur mittelbar verletzt worden und darin liege keine Verkehrssicherungspflichtverletzung. Das Landgericht hat zudem festgestellt, dass die SNE 2019 nicht nichtig gem. § 44 BremVwVfg und damit jedenfalls wirksam gewesen sei. Damit bestünde eine Rechtsgrundlage für das Inverkehrbringen der E-Roller. Die Beklagte zu 3) habe die Nebenbestimmungen beim Aufstellen der E-Roller insbesondere zum Abstandsgebot eingehalten, so dass keine Verletzung der Pflichten aus der SNE 2019 festgestellt werden könne. Auch bei Abwägung des schutzbedürftigen Interesses des Klägers, sich als blinder Verkehrsteilnehmer autonom im Straßenverkehr zu bewegen, sei keine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht anzunehmen, weil eine alternative Aufstellweise keinen Wegfall der Gefahr für den Kläger bedeutet hätte und der Kläger regelmäßig auch mit anderen Hindernissen, wie Mülltonnen, Kinderwagen usw. rechnen müsse. Das Landgericht ist zudem der Auffassung, dass den Kläger auch ein Mitverschulden treffe, weil er nicht um den Roller herumgegangen sei, als er diesen erkannt hatte, sondern über diesen gestiegen sei, oder weil er aufgrund seines Gehtempo nicht mehr anders reagieren haben können als durch einen Ausfallschritt.

Hinsichtlich des Tatbestandes und des weiteren Vorbringens der Parteien in erster Instanz wird im Übrigen Bezug genommen auf die Feststellungen im angefochtenen Urteil des Landgerichts Bremen vom 16.03.2023 – 6 O 697/21.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Kläger mit seiner Berufung, wobei er seine Berufung auf die Überprüfung der deliktischen Haftung der Beklagten beschränkt hat und zudem nur noch die Zahlung von Schmerzensgeld begehrt.

Mit der Berufung macht der Kläger zunächst im Hinblick auf die Sachverhaltsfeststellungen des Landgerichts geltend, dass er nicht aufgrund der kurzen Zeitspanne fast das Gleichgewicht verloren habe, sondern wegen der besonderen Beschaffenheit des Hindernisses es gerade noch habe vermeiden können, über den (ersten) Roller zu stürzen, indem er einen Ausfallschritt über diesen gemacht habe. Im Übrigen meint der Kläger, dass das Landgericht zu Unrecht eine Verkehrssicherungspflichtverletzung und ein Organisationsverschulden der Beklagten beim Betrieb des E-Rollerverleihs verneint habe. Zum Bestehen einer Verkehrssicherungspflicht beruft sich der Kläger auf § 18 Abs. 1 S. 2 BremLstrG, wonach Sondernutzungserlaubnisse nicht zu erteilen sind, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt sind. Ein Aufstellen von E-Rollern in einem 90-Grad-Winkel zur Hauswand könne dieser gesetzlichen Vorgabe nicht entsprechen. Ein Aufstellen der Roller parallel zur Hauswand hintereinander hätte den Sturz des Klägers – nach seinem Vortrag – mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen. Das Platzieren von Hindernissen auf Gehwegen sei sorgfaltswidrig und widerspreche Art. 20 der UN-Behindertenrechtskonvention von 2008 (UN-BRK). Die besondere Gefährlichkeit der Roller beruhe gerade auf deren Ausrichtung quer zur Gehrichtung hin.

[...]

II.

Die Berufung des Klägers ist form- sowie fristgerecht eingelegt worden und ist auch im Übrigen zulässig. In der Sache hat die Berufung dagegen keinen Erfolg, so dass die Berufung zurückzuweisen ist. Dem Kläger steht gegen die Beklagten aufgrund des Vorfalls vom 28.07.2020 aus keinem rechtlichen Grund ein Anspruch auf Zahlung von Schmerzensgeld in Höhe von EUR 20.000,00 zu.

1. Dabei kommt es auf die formalen Rügen der Beklagten zu 1) und zu 2) nicht an. Entsprechend der Regelung in § 513 Absatz 2 ZPO ist es den Berufungsbeklagten erst recht verwehrt, sich in zweiter Instanz auf eine Unzuständigkeit des Erstgerichts zu berufen, wenn dieses seine Zuständigkeit angenommen und in der Sache entschieden hat. Eine etwaige fehlende Klagezustellung an eine Partei ist durch deren tatsächlichen Zugang während des erstinstanzlichen Verfahrens gem. § 189 ZPO geheilt. Die Beklagte zu 1) hat erstinstanzlich erklärt, eine Kopie der Klage erhalten zu haben (Bl. 65 d.A.). Im Übrigen ergibt sich aus der landgerichtlichen Akte eine Klagezustellung an die Beklagte zu 1) ausweislich der Zustellungs- urkunde Bl. 68b d.A.

2. Insbesondere ergibt sich eine Haftung der Beklagten nicht bereits aus Grundsätzen einer verschuldensunabhängi-

gen Halterhaftung. Die E-Roller sind vorliegend als Elektrokleinstfahrzeuge gem. § 1 eKFV [Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung] zu qualifizieren, weil sie u.a. nur eine maximale Geschwindigkeit von 20 km/h erreichen können. Gemäß § 8 Nr. 1 StVG scheidet eine Gefährdungshaftung des Halters für solche Elektrokleinstfahrzeuge aus § 7 StVG aus (vgl. LG Münster, Urteil vom 09.03.2020 – 8 O 272/19, r+s 2020, Seite 225; AG Berlin-Mitte, Urteil vom 09.05.2023 – 151 C 60/22, r+s 2023, Seite 677).

3. Aber auch deliktische Ansprüche nach den §§ 823 Abs. 1, 253 Abs. 2 BGB sind vom Landgericht zutreffend verneint worden, da eine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht durch die Beklagten nicht festzustellen ist.

Zwar unterlag hier die Beklagte zu 1) einer Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich der von ihr betriebenen E-Roller und sie war danach grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern (siehe unter a.). Dennoch liegt eine Verletzung dieser Verkehrssicherungspflicht nicht vor (siehe unter b.): Die streitgegenständliche Art des Abstellens der E-Roller, nämlich parallel zueinander in einem 90-Grad-Winkel zur Hauswand in Richtung Gehweg verstößt weder gegen die SNE 2019 noch gegen allgemeine zivilrechtliche Rücksichtnahme- und Fürsorgepflichten der Beklagten gegenüber besonders schutzbedürftigen Menschen. Dabei kommt es in diesem konkreten Fall nicht darauf an, ob die E-Roller bei dem Sturz noch standen oder bereits lagen.

a. Jemand unterliegt einer Verkehrssicherungspflicht, wenn er in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage schafft, wobei gleichgültig ist, ob er sie erst selbst hervorruft oder eine bereits vorhandene Gefahr übernimmt und sie weiter andauern lässt (st. Rspr.: vgl. BGH, Urteil vom 25.02.2014 – BGH VI ZR 299/13, NJW 2014, Seite 2104 m.w.N.; Urteil vom 08.02.1977, BeckRS 1977, 30387681, beck-online). Die Beklagte zu 1) verleiht gewerblich E-Roller und lässt E-Roller zu diesem Zweck von den Mitarbeitern der Beklagten zu 3) im Stadtgebiet in ... aufstellen, so dass die von den E-Rollern ausgehenden Gefahren in ihrem Verantwortungsbereich liegen.

Der Verkehrssicherungspflichtige muss die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren (vgl. BGH, Urteil vom 06.03.1990 – BGH VI ZR 246/89, NJW-RR 1990, Seite 789; Urteil vom 08.11.2005 – BGH VI ZR 332/04, NJW 2006, Seite 610; Urteil vom 06.02.2007 – BGH VI ZR 274/05, NJW 2007, Seite 1683; Urteil vom 03.06.2008 – BGH VI ZR 223/07; NJW 2008, NJW Seite 3775; Urteil vom 09.09.2008 – BGH VI ZR 279/06, NJW 2008, Seite 3778; Urteil vom 02.03.2010 – BGH VI ZR 223/09, NJW 2010, Seite 1967; Urteil vom 15.02.2011 – BGH VI ZR 176/10; NJW-RR 2011, Seite 888). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begeg-

net werden kann. Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar (vgl. BGH, Urteil vom 25.02.2014 – BGH VI ZR 299/13, NJW 2014, Seite 2104). Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist genügt, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. Kommt es in Fällen, in denen hier- nach keine Schutzmaßnahmen getroffen werden mussten, weil eine Gefährdung anderer zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber nur unter besonders eigenartigen und entfernter liegenden Umständen zu befürchten war, ausnahmsweise doch einmal zu einem Schaden, so muss der Geschädigte den Schaden selbst tragen (vgl. BGH, Urteil vom 02.10.2012 – BGH VI ZR 311/11, NJW 2013, Seite 48).

b. Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe für Inhalt und Umfang von Verkehrssicherungspflichten haben die Beklagten zu 1) bis 3) keine solche verletzt, indem die Beklagte zu 3) die beiden E-Roller am Unfallort parallel nebeneinander, quer zum Gehweg aufgestellt hat. Dabei kann dahinstehen, ob der Beklagte zu 2) überhaupt Adressat der entsprechenden Verkehrssicherungspflichten beim Aufstellen der E-Roller war.

aa. Die Art und Weise des Aufstellens der Roller entsprach hinsichtlich der darin konkret geregelten Abstände und Maße den Bestimmungen der SNE 2019. Bei der SNE handelt es sich, um eine behördliche Erlaubnis der Stadt ... für die Beklagte zu 1) öffentliche Straßen über den Gemeingebrauch nutzen zu dürfen (§ BRLSTRG § 18 Abs. BRLSTRG § 18 Absatz 1 BremLStrG). Die Sondernutzungserlaubnis enthält u.a. in den Nebenbestimmungen konkrete Anforderungen, die die Beklagte zu 1) zu erfüllen hat, um den Gefahren, die sich aus der Sondernutzung ergeben können zu begegnen. Dass die Beklagten gegen die inhaltlichen Vorgaben der Ziff. 3 b) der SNE 2019 verstoßen hätten, wird von dem Kläger auch nicht behauptet. Vielmehr sind die in der SNE 2019 konkret vergebenen Abstände und Maße beim Abstellen der Roller eingehalten worden, weil nur zwei E-Roller platziert wurden und die restliche Gehwegbreite mehr als 1,50 m, nämlich 4,35 m, betrug.

bb. Die SNE 2019 macht der Beklagten zu 3) in Bezug auf die weitere Art und Weise des Aufstellens der Roller keine konkreten Vorgaben, insbesondere gibt sie nicht vor, ob die Roller längs oder quer zum Gehweg aufzustellen sind. Soweit der Kläger dabei der Auffassung ist, das Abstellen der Roller quer zum Gehweg verstoße gegen § 18 Abs. 1 S. 2 BremLStrG, wonach eine Sondernutzungserlaubnis nicht erteilt werden darf, wenn behinderte Menschen durch sie erheblich beeinträchtigt werden, und er daraus folgt, dass sich aus dieser Norm eine besondere Verkehrssicherungspflicht für die Beklagten ergebe, folgt der Senat dieser Auffassung nicht. Unabhängig von der Frage, ob behinderte Menschen durch die SNE 2019 erheblich beeinträchtigt werden, wäre die Rechtsfolge eines Verstoßes gegen § 18 Abs. 1 S. 2 BremLStrG nicht das Bestehen einer zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht oder gar einer entsprechenden Verletzung, sondern die Ordnungsbe-

hörde hätte die Sondernutzungserlaubnis dann nicht erteilen dürfen, mit der weiteren Folge, dass die erteilte Erlaubnis (SNE 2019) rechtswidrig wäre. Dementsprechend zutreffend hat das Landgericht ausgeführt, dass die SNE 2019 jedenfalls nicht nichtig und damit wirksam war, § 43 BremVwVfg. Aus einer rechtswidrigen Sondernutzungserlaubnis ergibt sich keine zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht, weil die Sondernutzungserlaubnis nicht das Verhältnis des Bürgers, hier des Klägers, und dem Sondernutzungsberechtigten, hier der Beklagten zu 1) regelt, sondern das Verhältnis zwischen der Beklagten und dem Inhaber der öffentlichen Verkehrswege, hier der Stadt ... Folgen aus einer etwaig rechtswidrigen Sondernutzung müsste der Kläger daher gegenüber der öffentlichen Hand geltend machen. Die landesrechtliche Regelung stellt nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen damit keine verbindliche Regelung der Sorgfaltsanforderungen des Sicherungspflichtigen dar. (vgl. BGH, Urteil vom 25.02.2014 – BGH VI ZR 299/13, NJW 2014, Seite 2104).

cc. Die Art der Aufstellung der E-Roller quer zum Gehweg ist jedenfalls dann nicht zu beanstanden, wenn die Beklagte zu 3) gem. Ziff. 3a) der SNE 2019 bei der Auswahl der Standorte sowie bei Aufstellen der Fahrzeuge u.a. die Belange von Menschen mit Behinderung berücksichtigt hat. Nach Auffassung des Senats haben die Beklagten auch diese Nebenbestimmung hinreichend beachtet. Die Unfallörtlichkeit selbst birgt an sich keine besonderen Gefahren. Weder waren die E-Roller in der Nähe eines Treppenaufgangs noch in der Nähe eines Eingangs zu einem Seniorenheim oder eines Kindergartens o.Ä. platziert, wo mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen besonders schutzbedürftiger Menschen zu rechnen wäre. Die E-Roller standen vor dem Schaufenster einer Spielothek, welche sich als Eckladenlokal darstellt (vgl. Anlage K2). Der Gehweg war an dieser Stelle auch besonders breit und wies keine Besonderheiten auf.

dd. Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht aus dem allgemeinen besonderen Schutzinteresse gegenüber Menschen mit einer Behinderung und deren persönlicher Mobilität, die durch Art. 20 UN-BRK gewährleistet wird. Außer Frage steht, dass der Kläger aufgrund seiner Sehbehinderung besonders schützenswert ist und die Beklagte zu 3) verpflichtet ist, zur Wahrung ihrer Sicherungspflichten auch für diese Personengruppe notwendige, aber auch ausreichende Vorkehrungen treffen muss, um Gefahren von den E-Rollern abzuwenden. Die UN-Behindertenrechtskonvention steht im Rang einfachen Bundesrechts; sie kann und muss zur Auslegung und Anwendung des deutschen Rechts herangezogen werden (vgl. Ruland/Becker/Axer, Sozialrechtshandbuch (SRH), § 27 Recht der Rehabilitation und Teilhabe Rn. 20, beck-online). Das bedeutet, dass bei der Auslegung der SNE 2019 die Erfordernisse des Art. 20 UN-BRK zu berücksichtigen sind und dass bei einer Unvereinbarkeit der SNE 2019 mit Art. 20 UNBRK die erteilte Erlaubnis rechtswidrig wäre. Vorliegend ist aber nicht zu erkennen, dass aus der Anwendung des Art. 20 UN-BRK ein höheres Schutzniveau zugunsten des Klägers abzuleiten wäre als bereits im Wortlaut der SNE 2019 verwirklicht.

ee. Soweit der Kläger nunmehr behauptet, sein Sturz wäre mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten, wenn die E-Roller nicht quer zum Gehweg, sondern parallel zur Hauswand hintereinander abgestellt worden wären, mag dies für den hier konkret vorliegenden Fall vielleicht zutreffen. Die Frage ist jedoch, ob die Beklagte zu 3) zu einer solchen Aufstellweise verpflichtet war. Grundsätzlich besteht keine allgemeine Pflicht, die E-Roller so aufzustellen, dass jedes erdenkliche Schadensszenario durch die E-Roller ausgeschlossen sein muss (vgl. AG Berlin-Mitte, Urteil vom 09.05.2023 – 151 C 60/22, r+s 2023, Seite 677). Denn dies würde zu einer Gefährdungshaftung führen, die gerade aufgrund der gesetzlichen Gleichstellung von E-Rollern mit Elektrokleinstfahrzeugen nach § 8 Nr. 1 StVG bislang nicht anzunehmen ist. Nach Maßgabe der SNE 2019 war die Beklagte zu 3), wie ausgeführt, zudem grundsätzlich frei darin zu entscheiden, wie sie die E-Rollern ausrichtet. Für besondere Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz auch sehbehinderter Menschen im Sinne einer Verkehrssicherungspflicht besteht dann Anlass, wenn ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch das Aufstellen von zwei E-Rollern nebeneinander in einem 90-Grad-Winkel zur Hauswand bei einer Restgehwegbreite von 4,35 m als zu gefährlich bewerten würde. Dies dürfte man mit der herrschenden Verkehrsauffassung nicht annehmen können, weil noch ausreichend Gehweg zur Verfügung stand und die grundsätzliche Zulassung von gewerblich genutzten E-Roller im Straßenverkehr politisch und gesellschaftlich gewollt ist. Auch hätte die vom Kläger angeführte alternative Aufstellweise parallel zur Hauswand zwar womöglich den konkreten Sturz des Klägers vermieden; sie dürfte jedoch genauso wenig jegliche mit dem Aufstellen der E-Roller verbundene Gefahr ausschließen können. Denn auch in diesem Fall gibt es die naheliegende Möglichkeit, dass Menschen dadurch zu Schaden kommen, dass sie am Lenker hängen bleiben, oder dass sehbehinderte Menschen so nah am Rand gehen, dass sie gleichfalls auf den E-Roller als Hindernis zulaufen, insbesondere für den Fall, dass die Roller auf dem Gehweg liegen, weil sie sich dann mit dem Lenker ebenso auf der inneren Leitlinie für sehbehinderte Menschen befänden. Zum Unfallzeitpunkt verfügten die E-Roller der Beklagten zu 1) noch über einen seitlichen Ständer und nicht über einen Gabelständer, was sich aus dem Protokoll des Schlichtungsverfahrens vom 12.03.2021 (Anlage K30, Bl. 286f. d.A.) ergibt. Im Falle einer parallelen Aufstellweise zum Gehweg ist die Standhaftigkeit der Roller ggfs. eingeschränkt und es bestünde die Gefahr einer Schädigung der Hausfassade oder von Personen auf der Gehwegseite durch umfallende E-Roller (vgl. LG Köln, Urteil vom 25.08.2015 – 11 S 387/14, NJW-RR 2016, Seite 148). Die Mitarbeiter der Beklagten zu 3) haben sich bei der Aufstellung der Roller quer zur Hauswand somit im Rahmen dessen bewegt, wie ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch zu verfahren hatte.

Eine andere Bewertung wäre an dieser Stelle vorzunehmen gewesen, wenn die E-Roller nicht ordnungsgemäß im Sinne ihrer Nutzungserlaubnis aufgestellt worden wären oder

mehr als zwei Roller beispielsweise „kreuz und quer“ auf dem Gehweg gestanden hätten, so dass der Kläger hätte Slalom laufen müssen. Vorliegend stellten die zwei E-Roller jedoch ein ebensolches Hindernis für den Kläger dar, wie es auch andere Hindernisse sind, denen alle Fußgänger und der Kläger im Besonderen ausgesetzt sind. Dazu zählen, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, zum Beispiel Mülltonnen, Kinderwagen, aber auch in den Gehweg hineinragende Straßenbegrünung. Auch wenn der Kläger nachvollziehbar darauf hinweist, dass diese Hindernisse eine andere Form haben als E-Roller, die für den Kläger wegen ihrer besonders flachen Form problematisch sind, war es dem Kläger mittels seines Langstocks grundsätzlich möglich die E-Roller als Hindernis wahrzunehmen. Selbst wenn man zugunsten des Klägers annehmen würde, es sei ihm wegen der besonders flachen Form nicht mehr möglich gewesen, anders zu reagieren als mit einem Ausfallschritt mit der Folge des Sturzes über den zweiten E-Roller, ist diese Gefährdung zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber sie war nur unter entfernter liegenden Umständen, wie zu spätes Erkennen oder Ausfallschritt statt Umgehung, zu befürchten.

Der Unfallort selbst weist, wie bereits ausgeführt, keine Besonderheiten auf. Insbesondere waren die E-Roller auch nicht in unmittelbarer Nähe einer weiteren Gefahrenquelle, wie eines Treppenaufgangs oder eines besonders hochfrequentierten Ortes, aufgestellt. Weil das Platzieren der E-Roller in diesem konkreten Fall entgegen der Auffassung des Klägers nicht sorgfaltswidrig war, sind die Beklagten für die Verletzung des Klägers nicht haftbar zu machen.

ff. Für den Fall, dass die E-Roller bereits gelegen haben sollten, bevor der Kläger gestürzt ist, wofür es jedoch außer einer entsprechenden Vermutung keine objektiven Anhaltspunkte gibt, ergäbe sich kein anderes Ergebnis. In diesem Fall würden die Beklagten ebenfalls keine Verantwortung für den Sturz tragen, da bereits nicht dargetan ist, dass die Beklagte zu 3) die E-Roller in dieser Weise liegend abgestellt hatte. Auch ein Organisationsverschulden ist nicht ersichtlich. Es waren noch keine 24 Stunden zwischen dem ordnungsgemäßen Aufstellen der Roller am Vorabend und dem Sturz des Klägers am darauffolgenden Morgen vergangen. Die Reaktionszeit aus Ziff. 6a der SNE 2019 hat die Beklagte zu 3) damit eingehalten.

4. Auf die Frage der Reduzierung eines Schadenersatzanspruches des Klägers gegen die Beklagten aufgrund eines eigenen Verschuldensvorwurfs gem. § 254 Abs. 1 BGB kommt es nach Auffassung des Senats mangels Bestehens einer Haftung dem Grunde nach nicht mehr an. Ob der „Fehler“ des Klägers, dass er versuchte, über das Hindernis zu steigen, anstatt es zu umgehen, zu einer Reduktion einer Haftung des Verursachers führen würde, ist jedenfalls aufgrund der Ausstrahlungswirkung des allgemeinen Benachteiligungsverbots aus Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG auf zivilrechtliche Fälle zweifelhaft (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2016 – 1 BvR 2012/13, NJW 2016, Seite 3013). 5. Die Revision war nicht zuzulassen, weil gem. § 543 Abs. 2 ZPO weder die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat noch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer ein-

heitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordern. Zwar handelt es sich bei den E-Rollern in tatsächlicher Hinsicht um ein relativ neues Elektrofahrzeug. Allerdings kann aufgrund ihrer gesetzlich geklärten Vergleichbarkeit mit Fahrrädern und Mopeds für Haftungsfragen die entsprechende Rechtsprechung bei Unfällen mit diesen Fortbewegungsmitteln bzw. bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten herangezogen werden.

BGH: URT. V. 10.10.2023, AZ. VI ZR 287/22 – RÜCKWÄRTSFAHREN IN DER EINBAHNSTRASSE

Amtlicher Leitsatz:

StVO § 41

a) Das Vorschriftszeichen 220 in Verbindung mit § 41 Abs. 1 StVO gebietet, dass die Einbahnstraße nur in vorgeschriebener Fahrtrichtung befahren werden darf. Verboten ist auch das Rückwärtsfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Lediglich (unmittelbares) Rückwärtseinparken („Rangieren“) ist – ebenso wie Rückwärtseinfahren aus einem Grundstück auf die Straße – kein unzulässiges Rückwärtsfahren auf Richtungsfahrbahnen gegen die Fahrtrichtung.

ZPO § 286 C

b) Zur Anwendung des Anscheinsbeweises bei einem Verkehrsunfall (hier: Zusammenstoß eines aus einer Grundstückszufahrt auf eine Einbahnstraße einfahrenden Fahrzeugs mit einem auf der Einbahnstraße unzulässig rückwärtsfahrenden Fahrzeug).

Gründe:

I.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Abwägung der Verursachungsbeiträge der Unfallbeteiligten ergebe eine Haftung des Klägers von 60 %.

Für das Verschulden des Klägers stritten zwei Anscheinsbeweise. Der Kläger habe gegen § 10 Satz 1 StVO verstoßen, indem er die Vorfahrt der Beklagten zu 1 missachtet habe. Er sei rückwärts aus einer Einfahrt auf die insoweit vorfahrtsberechtigte Einbahnstraße eingefahren und im Zeitpunkt der Kollision noch nicht Teil des fließenden Verkehrs gewesen. Zwar sei die Beklagte zu 1 vor der Kollision rückwärts auf der Einbahnstraße gefahren, um einem ausparkenden Fahrzeug Platz zu machen und diesen Parkplatz dann selbst zu nutzen. Das Rückwärtsfahren sei auch nicht zwingend für den Einparkvorgang (z.B. zum Erreichen des passenden Winkels) notwendig gewesen. Die Beklagte zu 1 hätte, nachdem ihr zugesichert worden sei, dass der Parkplatz in Kürze frei würde, die Einbahnstraße weiter in der zugelassenen Fahrtrichtung befahren können, um dann „einmal um den Block zu fahren“ und dann den Parkvorgang zu beginnen. Jedoch sei die Beklagte zu 1 vom Schutzbereich des § 10 Satz 1 StVO erfasst.

Der Kläger hätte einkalkulieren müssen, dass möglicherweise ein Fahrzeug die Einbahnstraße entgegen der vorgesehenen Richtung befahre. Der Kläger habe zudem gegen § 9 Abs. 5 StVO verstoßen. Zwar könne nicht festgestellt werden, ob das Fahrzeug des Klägers zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes

gestanden habe oder rückwärts gefahren sei. Der Anscheinsbeweis spreche jedoch auch gegen den Zurücksetzenden, wenn er zum Kollisionszeitpunkt bereits zum Stehen gekommen sei, jedoch ein enger zeitlicher und räumlicher Zusammenhang mit dem Zurücksetzen gegeben sei. Der Unfall habe sich im fließenden Verkehr ereignet. Für ein längeres Stehen des Klägers fehlten konkrete Anhaltspunkte.

Für das Verschulden der Beklagten zu 1 streite der Anscheinsbeweis aufgrund eines Verstoßes gegen § 9 Abs. 5 StVO. Dem Sorgfaltsmaßstab sei die Beklagte zu 1 nicht gerecht geworden, da sie den Verkehrsraum hinter dem von ihr geführten Fahrzeug nicht ausreichend beobachtet und sich auch nicht vergewissert habe, dass der Verkehrsraum frei gewesen sei. Das klägerische Fahrzeug habe sie erstmals wahrgenommen, als es zur Kollision gekommen sei.

Die Beklagte zu 1 habe hingegen nicht gegen das Gebot, die Einbahnstraße nur in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu befahren, verstoßen (Anlage 2 Zeichen 220, § 41 Abs. 1 StVO). Sie sei lediglich einige Meter rückwärtsgefahren. Zwar sei dies nicht allein im Rahmen des Rangierens beim Rückwärtseinparken erfolgt, sondern sei darüber hinausgegangen, um dem ausparkenden Fahrzeug Platz zu machen. Das Rückwärtsfahren sei jedoch eine Behelfsmaßnahme und daher auf Einbahnstraßen auf kurzer Strecke zulässig.

II.

Diese Erwägungen halten revisionsrechtlicher Prüfung nicht stand. Mit der Begründung des Berufungsgerichts kann ein weitergehender Anspruch des Klägers gegen die Beklagten aus § 7 Abs. 1, § 18 Abs. 1 StVG in Verbindung mit § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG nicht verneint werden. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge nach § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 3 StVG sind rechtsfehlerhaft.

I. Die Entscheidung über eine Haftungsverteilung im Rahmen des § 254 BGB oder des § 17 StVG ist grundsätzlich Sache des Tatrichters und im Revisionsverfahren nur darauf zu überprüfen, ob der Tatrichter alle in Betracht kommenden Umstände vollständig und richtig berücksichtigt und der Abwägung rechtlich zulässige Erwägungen zugrunde gelegt hat. Die Abwägung ist aufgrund aller festgestellten, d.h. unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben; in erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; ein Faktor bei der Abwägung ist dabei das beiderseitige Verschulden (vgl. Senatsurteile vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, NJW 2023, 1361 Rn. 29; vom 8. März 2022 – VI ZR 1308/20, NJW 2022, 1810 Rn. 8 m.w.N.).

2. Wie die Revision zu Recht beanstandet, hätte bei der Abwägung berücksichtigt werden müssen, dass die Beklagte zu 1 die Einbahnstraße in unzulässiger Weise rückwärts befuhr. Denn entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts verstieß die Beklagte zu 1 gegen das durch das Vorschriftszeichen 220 in Verbindung mit § 41 Abs. 1 StVO angeordnete Gebot. Das Vorschriftszeichen 220 gebietet, dass die Einbahnstraße nur in vorgeschriebener Fahrtrichtung befahren werden darf. In der Gegenrichtung steht sie dem Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich nicht zur Verfügung (vgl. Senatsurteil vom 6. Oktober 1981 – VI ZR 296/79, NJW 1982, 334, juris Rn. 10). Auf die Stellung des Fahrzeugs im Verhältnis zur vorgeschriebenen Fahrtrichtung kommt es nicht an. Verboten ist auch das Rückwärtsfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2018, 657, 658, juris Rn. 22; OLG Karlsruhe, DAR 1978, 171). Lediglich (unmittelbares) Rückwärts-einparken („Rangieren“) ist – ebenso wie Rückwärtseinfahren aus einem Grundstück auf die Straße – kein unzulässiges Rückwärtsfahren auf Richtungsfahrbahnen gegen die Fahrtrichtung (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2018, 657, 658, juris Rn. 20; VGH Baden-Württemberg, Justiz 2017, 355, juris Rn. 5; Ternig, VD 2018, 208). Demgegenüber ist Rückwärtsfahren auch dann unzulässig, wenn es dazu dient, erst zu einer (freien oder frei werdenden) Parklücke zu gelangen (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 2018, 657, 658, juris Rn. 22; OLG Karlsruhe, DAR 1978, 171; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 47. Aufl., § 9 StVO Rn. 51, § 41 StVO Rn. 248b; a.A. Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht 27. Aufl., § 9 StVO Rn. 67; Freymann in Geigel, Haftpflichtprozess 28. Aufl., Kap. 27 Rn. 306). Entsprechendes gilt, wenn das Rückwärtsfahren dazu dient, einem Fahrzeug die Ausfahrt aus einer Parklücke zu ermöglichen, um anschließend selbst in diese einfahren zu können. Nach den getroffenen Feststellungen fuhr die Beklagte zu 1 einige Meter rückwärts, um einem ausparkenden Fahrzeug Platz zu machen.

3. Ebenfalls rechtsfehlerhaft ist die auf einen Anscheinsbeweis gestützte Annahme des Berufungsgerichts, dass der Kläger schuldhaft gegen § 9 Abs. 5, § 10 Satz 1 StVO verstieß.

a) Zwar ist entgegen der Auffassung der Revision das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass im vorliegenden Fall neben § 10 Satz 1 StVO auch § 9 Abs. 5 StVO anzuwenden ist (vgl. dazu Senatsurteil vom 15. Mai 2018 – VI ZR 231/17, NJW 2018, 3095 Rn. 12). Weiter ändert das Rückwärtsfahren der Beklagten zu 1 nichts daran, dass sie grundsätzlich ein „anderer Verkehrsteilnehmer“ im Sinne von § 9 Abs. 5 und § 10 Satz 1 StVO war (vgl. dazu Senatsurteile vom 17. Januar 2023 – VI ZR 203/22, NJW 2023, 1361 Rn. 33; vom 15. Mai 2018 – VI ZR 231/17, NJW 2018, 3095 Rn. 12; a.A. Freymann in Geigel, Haftpflichtprozess 28. Aufl., Kap. 27 Rn. 303, 310; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht 27. Aufl., § 10 StVO Rn. 2).

b) Allerdings rügt die Revision zu Recht die Annahme des Berufungsgerichts, dass der Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß des Klägers gegen § 9 Abs. 5, § 10 Satz 1 StVO spricht.

aa) Die Frage, ob ein Anscheinsbeweis eingreift, unterliegt der Prüfung durch das Revisionsgericht (vgl. Senatsurteile vom 1. August 2023 – VI ZR 82/22, juris Rn. 26; vom 13. Dezember 2016 – VI ZR 32/16, NJW 2017, 1177 Rn. 9 m.w.N.). Ein Anscheinsbeweis kommt in Betracht, wenn ein typischer Geschehensablauf feststeht, der nach der Lebenserfahrung den Schluss auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten rechtfertigt (vgl. Senatsurteil vom 1. August 2023 – VI ZR 82/22, juris Rn. 26; Senatsbeschluss vom 28. Februar 2023 – VI ZR 98/22, NJW-RR 2023, 700 Rn. 12; jew. m.w.N.).

Die Anwendung des Anscheinsbeweises setzt auch bei Verkehrsunfällen einen Geschehensablauf voraus, bei dem sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat; es muss sich um einen Sachverhalt handeln, für den nach der Lebenserfahrung eine schuldhafte Verursachung typisch ist. Es reicht allerdings allein das „Kerngeschehen“ als solches dann als Grundlage eines Anscheinsbeweises nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die beiderartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen. Denn es muss das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, zu dessen Lasten im Rahmen des Unfallereignisses der Anscheinsbeweis Anwendung finden soll, schuldhaft gehandelt hat. Ob der Sachverhalt in diesem Sinne im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben. Zudem ist bei der Anwendung des Anscheinsbeweises grundsätzlich Zurückhaltung geboten, weil er es erlaubt, bei typischen Geschehensabläufen aufgrund allgemeiner Erfahrungssätze auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten zu schließen, ohne dass im konkreten Fall die Ursache bzw. das Verschulden festgestellt ist (vgl. Senatsurteil vom 15. Dezember 2015 – VI ZR 6/15, NJW 2016, 1098 Rn. 14 m.w.N.).

bb) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts spricht kein Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß des Klägers gegen § 9 Abs. 5, § 10 Satz 1 StVO.

Zwar kann bei einem Unfall im Zusammenhang mit dem Rückwärtseinfahren aus einem Grundstück auf eine Straße grundsätzlich der erste Anschein dafür sprechen, dass der rückwärts Einfahrende seinen Sorgfaltspflichten nicht nachkam und den Unfall dadurch (mit)verursachte. Jedoch liegt hier die für die Anwendung des Anscheinsbeweises erforderliche Typizität schon deshalb nicht vor, weil die Beklagte zu 1 die Einbahnstraße in unzulässiger Weise rückwärts befuhr. Es existiert kein Erfahrungssatz, wonach sich der Schluss aufdrängt, dass unter diesen Umständen den rückwärts aus der Grundstückszufahrt auf die Einbahnstraße einfahrenden Kläger ein Verschulden trifft (vgl. OLG Köln, VersR 1992, 332, 333; Freymann in Geigel, Haftpflichtprozess 28. Aufl., Kap. 27 Rn.

319; siehe weiter OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. Mai 2012 – I U 127/11, juris Rn. 37 f.; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 47. Aufl., § 10 StVO Rn. 11 f.; Scholten, ZfSch 2022, 252).

Auf die von der Revision erörterte Frage, welche (tatbestandlichen) Feststellungen zu den zeitlichen und örtlichen Verhältnissen sowie zum Fahren und Stehen der Fahrzeuge getroffen worden sind und welche rechtlichen Konsequenzen sich daraus ergeben, kommt es danach für die revisionsrechtliche Prüfung nicht mehr an (vgl. zum Rückwärtsfahren bei Parkplatzunfällen Senatsurteil vom 11. Oktober 2016 – VI ZR 66/16, NJW 2017, 1175 Rn. 8 ff. m.w.N.; siehe weiter Scholten, ZfSch 2022, 252).

III.

Das Berufungsurteil ist aufzuheben (§ 562 Abs. 1 ZPO). Die Sache ist zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 563 Abs. 1 ZPO).

BGH, URTEIL VOM 17.11.2023 – V ZR 192/22
**ERSTATTUNGSFÄHIGE KOSTEN BEIM
 ABSCHLEPPEN EINES FAHRZEUGS VON
 PRIVATGRUNDSTÜCK**

Amtlicher Leitsatz

1. Zu den nach den Vorschriften der berechtigten Geschäftsführung ohne Auftrag erstattungsfähigen Kosten für die Entfernung eines unbefugt auf einem Privatgrundstück abgestellten Fahrzeugs zählen auch die Kosten, die im Zusammenhang mit der Verwahrung des Fahrzeugs im Anschluss an den Abschleppvorgang entstehen. Das gilt aber nur bis zu einem Herausgabeverlangen des Halters. Ein konkurrierender deliktischer Anspruch wegen der Verletzung eines Schutzgesetzes reicht im Ergebnis nicht weiter.
2. Es kommt ein Anspruch auf Ersatz von Verwahrkosten nach § 304 BGB in Betracht, wenn der das Fahrzeug herausverlangende Halter nicht bereit ist, im Gegenzug die für das Abschleppen und die Verwahrung angefallenen ortsüblichen Kosten zu zahlen und der Abschleppunternehmer daraufhin die Herausgabe des Fahrzeugs verweigert, so dass der Halter in Annahmeverzug gerät.

EUGH, URTEIL VOM 09.11.2023 – C-319/22
**DATENWEITERGABE AN ERSATZTEIL-
 HÄNDLER**

Leitsatz

1. Die Verpflichtung, die in diesem Absatz genannten Angaben leicht zugänglich in Form von maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen darzubieten, gilt für alle „Reparatur- und Wartungsinformationen“ im Sinne von Art. 3 Nr. 48 der Verordnung und nicht nur für Ersatzteilinformationen nach Anhang X Nr. 6.1 der Verordnung.
2. a. Die Fahrzeughersteller sind nicht verpflichtet, Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen über eine Datenbankschnittstelle zugänglich zu machen, die eine maschinengesteuerte Abfrage und den Download der Ergebnisse ermöglicht. Sie sind jedoch verpflichtet, diese Informationen unabhängigen Wirtschaftsakteuren in Dateien bereitzustellen, deren Format der unmittelbaren elektronischen Weiterverarbeitung der in diesen Dateien enthaltenen Datensätze dient.
- b. Die Fahrzeughersteller sind in Verbindung mit Art. 61 Abs. 4 und Anhang X Nr. 6.1 Abs. 3 der Verordnung verpflichtet, eine Datenbank einzurichten, die ermöglicht, nicht nur anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), sondern auch anhand zusätzlicher in der letztgenannten Bestimmung vorgesehenen Merkmale nach allen Teilen zu suchen, mit denen das Fahrzeug vom Hersteller ausgerüstet ist.
3. Art. 61 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 61 Abs. 4 und Anhang X Nr. 6.1 der Verordnung 2018/858 begründet für die Fahrzeughersteller eine „rechtliche Verpflichtung“ im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016

zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), die FIN der von ihnen hergestellten Fahrzeuge unabhängigen Wirtschaftsakteuren als „Verantwortlichen“ im Sinne von Art. 4 Nr. 7 der Verordnung bereitzustellen.

BGH, URTEIL VOM 16.10.2023 – VIA ZR 14/22
**KEINE AUSSERGERICHTLICHEN RA-KOSTEN
 BEI ANSPRUCH AUF ERSATZ EINES DIFFE-
 RENZSCHADENS**

Amtlicher Leitsatz

§ 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gewähren dem Käufer eines vom sogenannten Diebstahlskandal betroffenen Fahrzeugs gegen den Fahrzeughersteller neben dem der Höhe nach auf 15 % des gezahlten Kaufpreises begrenzten Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens keinen Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

EUGH, URTEIL VOM 12.10.2023 – C-286/22
 BECKRS 2023, 27356
**FAHRRAD MIT E-MOTOR ZUR TRETUNTER-
 STÜTZUNG IST KEIN FAHRZEUG IM SINNE
 DER RL 2009/103/EG**

Amtlicher Leitsatz

Ein Fahrrad, dessen Elektromotor nur eine Tretunterstützung bietet und das über eine Funktion verfügt, mit der es ohne Tretten auf eine Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h beschleunigt werden kann, wobei aber diese Funktion nur nach Einsatz von Muskelkraft aktiviert werden kann, ist kein „Fahrzeug“ im Sinne der Bestimmung des Art 1 Nr. 1 RL 2009/103/EG. Dies hat der Europäische Gerichtshof entschieden.

OLG DRESDEN, HINWEISBESCHLUSS VOM
 21.08.2023 – 4 U 476/23 BECKRS 2023, 26626
**GRENZE DER REGRESSANSPRÜCHE EINER
 KFZ-KASKOVERSICHERUNG GEGEN ANGE-
 STELLTEN FAHRER**

Amtlicher Leitsatz

1. In der Kasko-Versicherung ist der Fahrer eines Kfz nicht mitversichert und damit grds. wie ein beliebiger Dritter zu behandeln.
2. Trifft einen beim Versicherungsnehmer angestellter Fahrer an der Schadensherbeiführung nur leichte Fahrlässigkeit, bestehen keine Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis, die der Versicherer auf sich überleiten könnte.
3. § 142 StGB stellt kein Schutzgesetz zugunsten des Kaskoversicherers dar.

LSG BADEN-WÜRTTEMBERG, URTEIL VOM 25.09.2023 – L 1 U 1485/23 BECKRS 2023, 27979

UNTERBRECHEN DES VERSICHERTEN ARBEITSWEGES DURCH VERRICHTEN DER NOTDURFT IM WALD

Amtlicher Leitsatz

1. Ein Arbeitnehmer unterbricht den versicherten Weg mit dem eigenen Pkw zu einem beruflich bedingten Geschäftsessen, wenn er die Straße verlässt, in einen Waldweg einbiegt und dort aussteigt, um eine private Tätigkeit zu verrichten. (Rn. 46 – 49)
2. Zu einer solchen nicht versicherten privaten Tätigkeit gehört auch das Verrichten der Notdurft. (Rn. 49)
3. Der Versicherungsschutz lebt auch dann nicht vorzeitig wieder auf, wenn während der Unterbrechung das benutzte Fahrzeug weggrollt und es der Versicherte aufzuhalten versucht, weil er nur mit diesem Fahrzeug den versicherten Arbeitsweg fortsetzen kann. Die Grundsätze zu einem Fortbestehen des Versicherungsschutzes bei einer pannenbedingten Reparatur auf einem Arbeitsweg sind hier schon deshalb nicht anwendbar, weil der versicherte Weg bereits zuvor aus privaten Gründen unterbrochen war (zu diesem Punkt hat der Senat die Revision zugelassen). (Rn. 51 – 55)

OLG HAMM, URTEIL VOM 20.09.2023 – 20 U 144/22 BECKRS 2023, 29456

DECKUNG IN RECHTSSCHUTZVERSICHERUNG FÜR KLAGE AUF DIFFERENZSCHADEN WEGEN THERMOFENSTER

Amtlicher Leitsatz

Der Senat bejaht einen Anspruch gegen den beklagten Rechtsschutzversicherer auf Deckungsschutz für eine Dieselmklage nach Maßgabe des Urteils des Bundesgerichtshofs vom 26.06.2023 – VIaZR355/21 (Differenzschaden wegen Thermofenster). Dem Anspruch steht nicht entgegen, dass zum Zeitpunkt der Deckungsablehnung nach der damaligen tatsächlichen höchstrichterlichen Rechtsprechung eine solche Klage keine Aussicht auf Erfolg hatte (Fortführung des Senatsurteils vom 05.05.2023 – 20 U 144/22). Andererseits ist im Streitfall (noch keine Dieselmklage erhoben) der Anspruch auf Deckungsschutz begrenzt durch das Erfordernis einer – zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung zu beurteilenden – hinreichenden Erfolgsaussicht.

BAYOBLG, BESCHLUSS VOM 28.09.2023 – 202 OBOWI 780/23 BECKRS 2023, 31054

FAHRVERBOT AUCH NACH SEHR KURZER ALKOHOLFAHRT

Amtlicher Leitsatz

Die Indizwirkung des Regelbeispiels für ein Fahrverbot nach den §§ 25 Abs. 1 Satz 2, 24 a StVG wird nicht allein dadurch ent-

kräftet, dass bei einer nur wenige Minuten andauernden Alkoholfahrt eine Wegstrecke von lediglich 200 Metern zurückgelegt wurde. Dies gelte erst recht, wenn der Atemluftgrenzwert nach § 24a Abs. 1 StVG von 0,25 mg/l nicht nur geringfügig überschritten wurde, sondern die Alkoholkonzentration nahe zum Grenzwert der (absoluten) Fahruntüchtigkeit im Sinne von § 316 Abs. 1 StGB gelegen habe.

OLG KARLSRUHE, URTEIL VOM 07.11.2023 – 12 U 81/23 BECKRS 2023, 31218

RECHTSSCHUTZ IM DIESEL-SKANDAL – ZEITPUNKT DER BEURTEILUNG DER ERFOLGSAUSSICHT

Amtlicher Leitsatz

1. Zum Anspruch auf Rechtsschutzdeckung für eine beabsichtigte Klage gegen die Daimler AG aufgrund von behaupteten unzulässigen Abschaltvorrichtungen („Diesel-Skandal“).
2. Für die Beurteilung der Erfolgsaussicht der Rechtsverfolgung ist – auch im Rahmen eines Stichentscheids – der Zeitpunkt der Bewilligungsreife maßgeblich. Wird die Rechtslage erst später – etwa aufgrund höchstrichterlicher Entscheidungen – zum Nachteil des Versicherungsnehmers geklärt, kann sich der Versicherer darauf nicht berufen.
3. Welche Anforderungen an den Inhalt des Stichentscheids im Einzelfall gelten, richtet sich maßgeblich nach der Begründung, auf die der Versicherer die Ablehnung seiner Eintrittspflicht stützt. Sind dessen Ablehnungsgründe auf bestimmte Punkte beschränkt, so genügt es, wenn auch der Stichentscheid eine Stellungnahme nur bezüglich dieser Punkte enthält.

LG SAARBRÜCKEN, URTEIL VOM 10.11.2023 – 13 S 30/23 BECKRS 2023, 33095

RECHTS VOR LINKS – VORFAHRTSBERECHTIGTER MUSS NICHT NACH LINKS SCHAUEN

Amtlicher Leitsatz:

In einem Fall der sogenannten halben Vorfahrt (rechts vor links) gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 StVO darf ein Verkehrsteilnehmer grundsätzlich darauf vertrauen, dass der ihm gegenüber Wartepflichtige sein Vorfahrtsrecht beachtet. Zwar können den Vorfahrtsberechtigten aus anderem Grunde auch Schutzpflichten zugunsten des Wartepflichtigen treffen, hieraus folgt aber nicht, dass er regelmäßig mithaftet, sondern ihm muss ein unfallursächlicher Pflichtverstoß zur Last gelegt werden können. Keine zur Mithaftung führende Sorgfaltspflichtverletzung stellt es laut Landgericht Saarbrücken dar, wenn der Vorfahrtsberechtigte nur durch eine ständige Blickrichtung nach links den Unfall noch durch ein eigenes Bremsen oder Ausweichen hätte vermeiden können, in der Annäherung an die Kreuzung den von links kommenden Verkehr jedoch nicht beobachtet hat.



15. ACE-VERKEHRSRECHTSTAG

FORTBILDUNGSVERANSTALTUNG NACH § 15 FAO FÜR VERKEHRSRECHT – 10 ZEITSTUNDEN

vom 03.05.2024 bis 04.05.2024 im Hotel Hilton | Kurfürsten-Anlage 1 | 69115 Heidelberg

mit:

Joachim Otting

Recht und Räder, Hünxen

Am 03.05.2024, ab 13:00 Uhr, 5h

Aktuelles aus dem Autokaufrecht:

- _ Erste Erfahrungen mit der praktischen Umsetzung des „neuen“ Kaufrechts.
- _ Erste Urteile (hoffentlich werden es bis dahin noch mehr)
- _ Höchst- und obergerichtliche Rechtsprechung zu kaufrechtlichen Themen, die durch die kleine Schuldrechtsreform nicht betroffen sind.

Dr. Benjamin Krenberger

Richter am Amtsgericht Landstuhl

Am 04.05.2024 ab 9:00 Uhr, 2,5h

Verfahrensrecht in Bußgeldsachen

- _ Grundlagen, Aktuelles und Verteidigungsansätze

Dipl.-Ing. Prof. Dr. rer. biol. hum. Jochen Buck

Direktor des Instituts für forensisches Sachverständigenwesen (IfoSA), München

Am 04.05.2024 ab 13:00 Uhr, 2,5h

Unfallrekonstruktion für Juristen

Bei Buchung aller Module belaufen sich die Gesamtkosten für:

Vertrauensanwälte auf 225,00 €

ACE-Mitglieder 250,00 €

Nichtmitglieder auf 285,00 €

(die angegebenen Preise beinhaltet bereits die Mehrwertsteuer)

Einzelpreise:

1. Modul: „Neues Kaufrecht und aktuelle Rechtsprechung“

Joachim Otting, 03.05.2024 13:00 Uhr bis 19:00 Uhr; Einzelpreis 150,00 €

2. Modul: „Verfahrensrecht in Bußgeldsachen – Grundlagen, Aktuelles und Verteidigungsstrategien“

Dr. Benjamin Krenberger 04.05.2024; 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr; Einzelpreis 75,00 €

3. Modul: „Unfallrekonstruktion für Juristen“

Prof. Dr. Jochen Buck, 04.05.2024; 13:00 Uhr bis 16:00 Uhr; Einzelpreis 75,00 €

Zur Anmeldung:

<https://forms.office.com/e/kumSexQNb0>



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.