

Inhalt

Zu aktuellen Themen

Aggressivität im Straßenverkehr – am Rande der strafbaren Nötigung?01

Pressemeldungen

OVG Lüneburg: Verkehrsüberwachung mittels Section Control auf der B 6 ist rechtmäßig04

OVG Schleswig: Oberverwaltungsgericht bestätigt den „Opel-Rückruf“04

LG Stuttgart: Urteil im sogenannten „Raserprozess“05

Rechtsprechung

BGH: Freistellung von Vergütungsansprüchen eines anderen Sachverständigen06

OLG Dresden: Haftung bei selbstentzündendem Kfz11

OLG Frankfurt/Main: Keine Verkehrsüberwachung durch private Dienstleister16

OLG Koblenz: Škoda-Dieseltgate: keine Ersatzlieferung bei Auslaufmodell20

Verkehrsrecht in Kürze

VGH München: Entziehung der Fahrerlaubnis eines Radfahrers25

OLG Brandenburg: Mehrwertsteuererstattung bei Reparaturkosten gegenüber Leasingnehmer mit Reparaturverpflichtung25

OLG Düsseldorf: Verwertung oder Löschung der Rohmessdaten25

OLG Karlsruhe: VW-Dieseltgate: Haftung von VW in Dieselfällen25

OLG Koblenz: Schadensverursachung durch auf dem Förderband einer Waschstraße befindliches Kraftfahrzeug25

KG: Kollision eines Linksabbiegers mit Gegenverkehr26

LG Bonn: Keine Betriebsgefahr eines Golfcarts im Straßenverkehr26

LG Trier: VW-Dieseltgate: Verjährung Schadensersatz bei unklarer Rechtslage26

VG Düsseldorf: Fahrtenbuchauflage bei gewerblichem Autovermieter26

VG Gelsenkirchen: Erstmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot bei Cannabiskonsum26

Tagungsbericht

Bericht über die 3. Fachkonferenz: „Recht beim autonomen und vernetzten Fahren“ am 11. und 12. November 2019 in München27

In eigener Sache28

Aggressivität im Straßenverkehr – am Rande der strafbaren Nötigung?



Foto: © istockphoto / Siphography

Mit sage und schreibe ca. 65 Millionen zugelassenen Fahrzeugen in Deutschland erreichte der Fahrzeugbestand zum 01.01.19 wieder einmal einen Rekordwert in der Geschichte der Bundesrepublik. ¹Mit einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 1,6% wird es nicht nur nach dem subjektiven Empfinden jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers immer enger auf Deutschlands Straßen.

Damit einhergehend erhöht sich auch das Risiko von Konfrontationen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Dabei ist es oft nur ein schmaler Grat zwischen rechtmäßigem „sich Luft machen“ und strafbewährtem „sich Recht schaffen“. Insbesondere in der oft hektischen und schnelllebigen Welt des Straßenverkehrs passiert es schnell, dass der Fahrzeugführer sich der rechtlichen Konsequenzen seines Verhaltens gar nicht bewusst ist. „Das lass ich nicht auf mir sitzen! Dem zeig' ich's!“ – ist wohl eine häufige Reaktion auf vermeintlich ungerechtes Verhalten „der anderen“ einem selbst gegenüber. Die große Überraschung folgt dann am selben Abend noch, wenn die Beamten vor der Tür stehen und um Aufklärung des Sachverhalts bitten. Dabei hätte die Situation gar nicht so weit kommen müssen, wenn sich beide Parteien in die Situation des Gegenübers versetzt hätten.

„Hallo Partner, danke schön!“

vs.

„Platz da, jetzt komm' ich!“

Die zentrale Vorschrift, um die es im folgenden Beitrag geht, ist der §240 Strafgesetzbuch (StGB), insbesondere der Absatz 1:

§ 240 Nötigung

(1) Wer einen Menschen rechtswidrig mit Gewalt oder durch Drohung mit einem empfindlichen Übel zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) [...]

(3) Der Versuch ist strafbar.

(4) [...]

Kernbereich des Paragraphen ist der Schutz der freien Willensentschließung und Willensbetätigung.²

Gewalt ist dabei im Allgemeinen der Einsatz physischer Kraft zur Beseitigung eines wirklichen oder vermuteten Widerstandes.³ Neben der Gewalt ist die Drohung mit einem empfindlichen Übel gleichberechtigtes Mittel der Nötigung. Drohung ist zunächst die Ankündigung eines künftigen Übels. Dies

kann durch ausdrückliche Äußerung sowie stillschweigend durch entsprechendes Verhalten geschehen.⁴ Übel ist weit im Sinne jeder als nachteilig empfundenen Veränderung der Außenwelt zu verstehen.⁵

Im Straßenverkehr haben sich im Rahmen der Nötigung folgende Fallgruppen herauskristallisiert:

1. Signalhorn, Lichthupe und zu dichtes Auffahren

Abgesehen von § 5 Abs. V der Straßenverkehrsordnung (StVO)

„(5) Außerhalb geschlossener Ortschaften darf das Überholen durch kurze Schall- oder Leuchtzeichen angekündigt werden.“

ist die Verwendung der sog. Lichthupe grundsätzlich nicht erlaubt. So kann dichtes, bedrängendes Auffahren eines Verkehrsteilnehmers auf den Vordermann – insbesondere bei gleichzeitigem Betätigen von Lichthupe und Signalhorn – Gewalt im Sinne des § 240 (StGB) und damit eine Nötigungshandlung sein, und zwar auch dann, wenn es im innerörtlichen Verkehr stattfindet.⁶ Danach muss ein Fahrzeugführer grundsätzlich damit rechnen, dass sein Fahrverhalten zu Furchtreaktionen anderer Verkehrsteilnehmer führen kann. Innerorts ist allerdings ein wesentlich höherer Maßstab anzulegen, um die Grenze zur bloßen Ordnungswidrigkeit durch Unterschreiten des Sicherheitsabstandes zu wahren. Nach der Rechtsprechung des BGH muss die vermeintliche Nötigungshandlung von einiger Dauer und größerer Intensität sein.⁷

Jedoch ist bei aller strafrechtlichen Euphorie nicht jedes Auffahren und Betätigen der Lichthupe oder der Hupe im Sinne des § 240 StGB strafbewährt. Vielmehr hat der Gesetzgeber mit § 5 Abs. V StVO dem Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit eingeräumt, auch *lege artis* derlei Hilfsmittel zu verwenden.

Gerade hier gestaltet sich die Abgrenzung schwer. Ab wann ist das Ankündigen eines Überholvorganges als Nötigungshandlung des Auffahrenden zu werten? Wann hat der Hintermann damit zu rechnen, dass sein Verhalten zu einer Furchtreaktion des Vorausfahrenden führt?

Allgemein anerkannt ist, dass der vermeintliche Täter dem vorausfahrenden Fahrzeug über eine gewisse Dauer und Strecke stark aufgefahren sein muss. Weiterhin bedarf es in den meisten Fällen einer erhöhten Geschwindigkeit oder weiterer hinzutretender Faktoren wie z.B. Pendeln von links nach rechts oder Wiederholungen in kurzen Abständen. Das Bedrängen auf Strecken unter 100 Metern oder geringe Geschwindigkeiten genügen hingegen in der Regel nicht.

2. Das Verhindern des Überholens

Den Hauptfall dieser exemplarischen Gruppe stellt wohl der „notorische Linksfahrer“ auf der Bundesautobahn dar. Grundsätzlich kann dieses Verhalten auch eine geeignete Nötigungshandlung darstellen, wenn besondere Umstände

und eine schikanöse Behinderung vorliegen.⁸ Insbesondere dann, wenn der Vorausfahrende ohne vernünftigen Grund die Überholspur über eine längere Strecke hin blockiert und damit den von hinten kommenden Fahrer zwingt, entgegen der Straßenverkehrsordnung verbotenerweise rechts zu überholen. Da wohl bei solchen Konstellationen oft auch eine Art „Erziehungsmaßnahme“ des „Verkehrserziehers“ zur Anwendung kommt und die Situation nicht selten vom Hintermann provoziert worden ist, sollten an die Verwerflichkeit höhere Anforderungen gestellt werden, wenngleich hier der Selbstjustiz auf deutschen Straßen nicht Tür und Tor geöffnet werden darf. In den meisten Fällen dürfte das Verhalten des Linksfahrers wohl nicht sittlich missbilligenswert oder gar sozial unerträglich sein, wenngleich die Gerichte hier nur wenig Nachsicht üben. Ein anderer weit verbreiteter Sachverhalt stellt sich dann dar, wenn der Rechtsfahrende ein sich schnell näherndes Fahrzeug von hinten kommen sieht und mit der Absicht, dieses zum starken Bremsen zu zwingen, die Spur nach links wechselt. Sollte es dabei zu einem unkontrollierten „Beinahe-Unfall“ kommen, wäre hier neben der Nötigung wohl auch noch der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr erfüllt.

3. Das Ausbremsen

Weiterhin kann auch das Verhalten eines Kraftfahrzeugführers, welcher den hinter ihm fahrenden zum Bremsen zwingt, eine Nötigung im Sinne des § 240 StGB darstellen.⁹ Oft wird dieses Verhalten von den Betroffenen selbst als „idealtypischer Fall“ der Gewaltnötigung im Straßenverkehr betrachtet. Dabei kann es jedoch vorkommen, dass beim unterbrochenen Abbremsen bis zum Stillstand (sog. „Stotterbremse“) keine Gewalteinwirkung auf den Hintermann festzustellen ist.¹⁰ In einem anderen Fall konnte das BayObLG beim ununterbrochenen Herunterbremsen nicht bis zum Stillstand eine Zwangshandlung feststellen.¹¹ Es kann jedoch nicht darauf ankommen, ob hier ununterbrochen oder bis zum Stillstand des Fahrzeuges grundlos abgebremst wird. Es kommt einzig und allein auf die Handlung des Vorausfahrenden an und ob diese beim Genötigten ein durch Gewalt aufgezwungenes Verhalten hervorruft. In den vorgenannten Fällen wurde der Ausgebremste regelmäßig zum Bremsen gezwungen und konnte das vom Täter aufgezwungene Verhalten nicht durch Ausweichen oder Überholen vermeiden. Freilich muss auch hier immer ein Verhalten von gewissem Gewicht und einiger Dauer vorliegen, um auf subjektiver Ebene auch die Verwerflichkeit bejahen zu können. Das bloße Antippen der Bremse, um dem Hintermann zu signalisieren, dass dieser wieder den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand einhält, muss keineswegs eine Nötigungshandlung darstellen,¹² sondern kann sogar als zulässig erachtet werden.¹³

4. Das Schneiden/Kolonnenspringen

Ähnlich wie beim Ausbremsen wird hier ein anderer Verkehrsteilnehmer durch das Einscheren in eine enge Lücke zum Bremsen genötigt. Oft geht das Schneiden mit dem Ausbremsen einher, sodass die Grundsätze des oben Erwähnten

auch hier Anwendung finden. Vor allem auf der Autobahn kommt es häufig vor, dass große Lücken auf der rechten Fahrspur zum Überholen genutzt werden und anschließend kurz vor dem „Hindernis“ scharf auf die linke Spur gewechselt wird, sodass das dort fahrende Auto zur Vermeidung eines Unfalls stark abbremsen muss. In solch einem Fall begeht der Einscherende grundsätzlich auch eine Nötigung in Form der Gewaltausübung.

5. Die begehrte Parklücke

Wie eingangs bereits festgestellt, nimmt die Anzahl zugelassener Fahrzeuge in Deutschland drastisch zu. Insbesondere in den Innenstädten ist dies unübersehbar. Parkplatzknappheit zwingt die Kommunen regelmäßig dazu, die Parkgebühren anzuheben oder Parkmöglichkeiten gänzlich abzuschaffen. Hier beginnt dann jeden Tag aufs Neue der „Kampf um den freien Platz“. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fahrzeuge gefühlt immer mehr an Breite zunehmen. Das tun die Parkplätze indes nicht folgsam parallel.

Dabei kann es regelmäßig zu Nötigungshandlungen durch den Fahrzeugführenden sowie auch den die Lücke frei haltenden, Fußgänger kommen.

Das Zufahren auf eine in der Parklücke stehende Person, um diese zur Freigabe derselben zu bewegen, stellt regelmäßig eine verwerfliche Nötigung dar.¹⁴ Zwar könnte das Verhalten des Kraftfahrers hier im Rahmen der Notwehr gerechtfertigt sein, dies ist jedoch in den meisten Fällen wohl rechtsmissbräuchlich, da hier aufgrund angedrohter Gewalt regelmäßig ein krasses Missverhältnis zwischen Notwehrlage und gerechtfertigter Notwehrhandlung vorliegt.

Eine den Tatbestand erfüllende Verwerflichkeit ist hingegen zu verneinen, wenn der Kraftfahrer langsam und mit Unterbrechungen auf den Fußgänger zufährt, um diesem die Möglichkeit des Beiseitretens zu lassen. Dabei ist ein vorausgehendes provokatives und rechtswidriges Vorverhalten des Fußgängers mit in die Würdigung einzubeziehen.¹⁵ Hier ist immer der Einzelfall entscheidend und die Entscheidung des OLG Naumburg eher restriktiv vorzubringen. Bei der Zufahrt auf ein anderes Kraftfahrzeug gelten insoweit die gleichen Regeln. Dabei ist immer auch eine Prüfung des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr angeraten.

Keineswegs begibt sich in solchen Fällen lediglich der Kraftfahrer an den Rand der Legalität. Genauso kann auch dieser durch das Verhalten des Fußgängers genötigt werden. Wobei nach dem „Sitzblockadenbeschluss“ des BVerfG die bloße körperliche Anwesenheit nicht ausreicht.¹⁶ Dabei wird erst die Grenze zur strafbaren Nötigung überschritten, wenn unter Entfaltung einer gewissen körperlichen Anstrengung ein physisches Hindernis geschaffen wird, von welchem auf das Opfer nicht nur physische Zwangswirkung durch bloße Anwesenheit ausgeht.¹⁷ Ein Fußgänger, welcher die entdeckte Parklücke vor Fahrzeugen frei hält, verhält sich zwar entgegen der StVO rechtswidrig, jedoch dürfte hier in den meisten Fällen eine strafbewährte Nötigung nicht zu bejahen sein.

Freilich ist grundsätzlich nicht jede Behinderung beim „Kampf um die Parklücke“ strafbares Verhalten. In der Theorie ist der Kraftfahrer gem. § 12 Abs. V StVO bevorrechtigt, welcher die betroffene Lücke zuerst erreicht hat. Dies wird allerdings in der alltäglichen Praxis nur schwer einzuhalten sein, sodass in der Regel die Essenz des einschlägigen Sprichworts „Der Klügere gibt nach“ anzuraten ist.

Bitte bei alledem nicht vergessen:

Der Versuch ist strafbar!

Wie so oft in der Jurisprudenz sind im Einzelfall alle Gesichtspunkte des Sachverhaltes genau zu analysieren und zu berücksichtigen. In den meisten Fällen sollte sich die Verteidigung nicht lediglich im Einspruch und in der Akteneinsicht erschöpfen, sondern mit Argumenten und sauberer Subsumtion vor dem Richter vorgetragen werden, um das Bestmögliche für den rechtsuchenden Mandanten zu erreichen. Im Zweifel sollte freilich der Grundsatz „*in dubio pro reo*“ für den Beschuldigten sprechen.

Alles in allem bleibt es abzuwarten, ob im Zuge der weiter stetig wachsenden Anzahl von Fahrzeugen und Verkehrsteilnehmern auch die Zahl der Strafanzeigen zunimmt. Es wäre dabei zu begrüßen, wenn wir nicht nur mit den gehypten Daten, sondern mehr noch mit den Mitmenschen sensibel umgehen würden.

Oft hilft es dabei schon, die Perspektive zu wechseln und sich gedanklich in die Rolle des Gegenübers zu versetzen.

Hannes Krämer
ass. Jur.

¹ KBA Pressemitteilung Nr. 5/2019 - Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2019

² BVerfGE 73, 206, 237

³ RGSt 64, 113, 115

⁴ BeckOK StGB/Valerius, 43. Ed. 01.08.2019, StGB § 240 Rn. 34

⁵ BeckOK StGB/Valerius, 43. Ed. 01.08.2019, StGB § 240 Rn. 36

⁶ BVerfG, NJW 2007, 1669; OLG Hamm NZV 2006, 388

⁷ BGHSt 19, 263

⁸ BGHSt 18, 389

⁹ BGH, NZV 1995, 325

¹⁰ OLG Celle, NZV 2009, 199

¹¹ BayObLGSt 2001, 88

¹² OLG Köln, NZV 1997, 318

¹³ OLG Karlsruhe, NZV 1991, 234

¹⁴ BGH, VRS 30, 281

¹⁵ OLG Naumburg NZV 98, 163

¹⁶ BVerfG, NJW 1988, 693, BVerfG, NJW 1995, 1145

¹⁷ BGH NSTZ-RR 2002, 236

Verkehrsüberwachung mittels „Abschnittskontrolle“ (= Section Control) auf der B 6 ist rechtmäßig

Der 12. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts hat durch Urteil vom 13. November 2019 (Az. 12 LC 79/19) auf die Berufung der Polizeidirektion Hannover für das Land Niedersachsen das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover vom 12. März 2019 (Az. 7 A 849/19) geändert und die mit dem Ziel erhobene Klage abgewiesen, dem Land Niedersachsen zu untersagen, von dem Kläger geführte Fahrzeuge mittels der sog. „Abschnittskontrolle“ (= Section Control) auf der B 6 zwischen Gleidingen und Laatzen zu überwachen. Diese von Niedersachsen als erstem Bundesland erprobte Geschwindigkeitsüberwachungsanlage kann daher wieder in Betrieb genommen werden.

Die Besonderheit dieser in anderen europäischen Ländern schon länger eingesetzten Art der Geschwindigkeitsüberwachung besteht darin, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere, hier rund zwei Kilometer umfassende Strecke ermittelt wird. Deshalb werden bei Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus der überwachte(n) Strecke vorsorglich die Kennzeichen aller Fahrzeuge erfasst, und zwar unabhängig von ihrer Geschwindigkeit.

Die Untersagung dieser Art der Überwachung durch das Verwaltungsgericht in erster Instanz beruhte auf der Annahme, dass damit in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung eingegriffen werde, die dann erforderliche gesetzliche Eingriffsermächtigung aber im Zeitpunkt seiner Entscheidung, im März 2019, gefehlt habe.

Die unterlegene Polizeidirektion Hannover hat zur Begründung ihrer Berufung vorgetragen, dass mit dem Ende Mai wirksam gewordenen § 32 Abs. 7 des niedersächsischen Polizeigesetzes (= NPOG) die erforderliche gesetzliche Eingriffsermächtigung geschaffen worden und auf diese aktuelle Rechtslage abzustellen sei; dem Kläger stehe deshalb der geltend gemachte Unterlassungsanspruch jedenfalls jetzt nicht mehr zu. Der 12. Senat ist der Argumentation der Polizeidirektion gefolgt und hat das Urteil des Verwaltungsgerichts geändert. Ausschlaggebend hierfür war, dass gegen die Verfassungsmäßigkeit des maßgebenden § 32 Abs. 7 NPOG keine durchgreifenden Bedenken bestehen, er gerade für die Pilotanlage auf der B 6 geschaffen worden und daher auch der Einsatz der dortigen Anlage gerechtfertigt ist. Jedenfalls dem Kläger sind sowohl der Standort der Anlage als auch seine datenschutzrechtlichen Informationsrechte hinreichend bekannt. Die Revision gegen das Urteil hat der Senat nicht zugelassen.

Pressemitteilung OVG Lüneburg vom 14.11.2019

§ 32 Abs. 7 NPOG lautet:

Die Verwaltungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.

Oberverwaltungsgericht bestätigt den „Opel-Rückruf“

Der 5. Senat des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts hat gestern im vorläufigen Rechtsschutzverfahren die Verpflichtung der Opel Automobile GmbH bestätigt, dass Diesel-Fahrzeuge verschiedener Modelle der Marke Opel umgehend zurückzurufen sind, um die Software zur Steuerung der Abschaltvorrichtungen umzurüsten.

Der sofortige Rückruf war im Oktober 2018 vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) angeordnet worden mit der Begründung, dass die eingebauten Systeme zur Reduzierung der Stickoxide in den Abgasen u.a. schon bei Außentemperaturen unter 17°C in ihrer Wirksamkeit gedrosselt würden (sog. Thermofenster). Mit solchen Abschaltvorrichtungen würden mehr Stickstoffoxide emittiert als nach EU-Recht zulässig. Eine schon seit April 2018 laufende freiwillige Rückruf- und Umrüstungsaktion hielt das KBA für nicht ausreichend. Der dagegen gerichtete Antrag der Opel Automobile GmbH auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes durch das Schleswiger Verwaltungsgericht blieb ohne Erfolg (Beschluss vom 09.11.2018, Az. 3 B 127/18).

Der 5. Senat hat die dagegen gerichtete Beschwerde jetzt zurückgewiesen. Wie die erste Instanz ließ der Senat offen, ob das KBA zu Recht von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgeht oder ob diese, so die Opel Automobile GmbH, notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung zu schützen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten. Hierfür seien zum einen rechtliche Fragen zu klären, die ggf. eine Vorlage an den EuGH erforderlich machten. Zum anderen gebe es technische Fragen, zu denen Sachverständige zu hören seien. Dies müsse dem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben. Die bei offener Rechtslage vorzunehmende Folgenabwägung gehe zulasten der Opel Automobile GmbH. Deren Sorge um einen drohenden Reputationsschaden habe gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz von Gesundheit und Umwelt zurückzutreten. Durch das Software-Update würden die Stickoxid-Emissionen der verbliebenen Fahrzeuge auf jeden Fall erheblich reduziert.

Die Anordnung des Rückrufs ist damit sofort vollziehbar. Betroffen sind die Fahrzeugmodelle Opel Zafira 1.6 und 2.0

CDTi, Opel Cascada 2.0 CDTi und Opel Insignia 2.0 CDTi aus den Jahren 2013 bis 2016.

Der Beschluss ist unanfechtbar (Az. 5 MB 3/19).

Pressemitteilung OVG Schleswig vom 07.11.2019.

Urteil im sogenannten „Raserprozess“

Die 4. Große Strafkammer – Jugendkammer – des Landgerichts Stuttgart hat heute das Urteil im sogenannten Raserprozess verkündet:

Der Angeklagte wurde wegen verbotener Kraftfahrzeugrennen und vorsätzlicher Straßenverkehrgefährdung zu einer Jugendstrafe von 5 Jahren verurteilt.

In einem von großem öffentlichem Interesse begleiteten Verfahren hat die Jugendkammer unter dem Vorsitz der Vorsitzenden Richterin am Landgericht Cornelia Eßlinger-Graf an insgesamt 16 Verhandlungstagen knapp 100 Zeugen, Sachverständige und sachverständige Zeugen vernommen. Sachverständig beraten hielt es das Gericht für geboten, auf den zum Tatzeitpunkt 20-jährigen Angeklagten aufgrund seiner erheblichen Reifeverzögerungen das Jugendstrafrecht anzuwenden.

Die Jugendkammer konnte sich unter Anwendung des Zweifelgrundsatzes nicht die Überzeugung bilden, dass der Angeklagte hier vorsätzlich den Tod der beiden Opfer herbeigeführt hat, und ging von einer fahrlässigen Tötung aus. Allerdings nahm die Kammer an, dass der Angeklagte durch sein Fahrverhalten jedenfalls die zugrunde liegende Gefahr vorsätzlich herbeigeführt hat.

Nach Auffassung der Jugendkammer war der Angeklagte demnach wegen verbotener Kraftfahrzeugrennen gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 StGB in Tateinheit mit einer vorsätzlichen Straßenverkehrgefährdung gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2d StGB zu bestrafen.

Die Strafvorschrift des § 315d StGB erfasst nicht nur illegale Autorennen, sondern ausdrücklich auch das grob rücksichtslose und verkehrswidrige Fahren mit Höchstgeschwindigkeit im Straßenverkehr („Rasen“). Das Gericht sah zudem die besondere Erfolgsqualifikation des Absatzes 5 der Vorschrift als gegeben an, da der Angeklagte durch die Tat den Tod zweier Menschen verursacht hat.

Soweit erkennbar, handelt es sich um die erste Verurteilung bundesweit, die sich auf die neue Strafvorschrift des § 315d StGB in der Variante der Erfolgsqualifikation stützt. Der Gesetzgeber hatte die Vorschrift erst am 30.09.2017 in das Strafgesetzbuch eingefügt und damit eine wesentliche Strafbarkeitslücke geschlossen. Daneben verurteilte die Kammer den Angeklagten aufgrund seiner grob verkehrswidrigen und

rücksichtslosen Fahrweise wegen vorsätzlicher Straßenverkehrgefährdung.

Das Gericht hielt wegen der Schwere der Schuld die Verhängung einer Jugendstrafe in Höhe von 5 Jahren für erforderlich und erzieherisch geboten.

Zudem wurde dem Angeklagten untersagt, für die Dauer von vier Jahren nach seiner Haftentlassung Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Urteil LG Stuttgart vom 15.11.2019 – Az. 4 Kls 60 Js 24715/19 jug.

Pressemitteilung des LG Stuttgart vom 15.11.2019

§ 315d StGB

Verbotene Kraftfahrzeugrennen

(1) Wer im Straßenverkehr

1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt,
2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt oder
3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar.

(4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.

Freistellung von Vergütungsansprüchen eines anderen Sachverständigen

ZPO § 555 Abs. 3, 559 Abs. 1 Satz 1; BGB § 307 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Nr. 1 Bk, § 362 Abs. 1; ARB 2010 § 17 Abs. 1 c) bb), Abs. 7

1. Die Regelung des § 555 Abs. 3 ZPO ist nicht auf Fälle beschränkt, in denen das Anerkenntnis erst nach Beginn der mündlichen Revisionsverhandlung erklärt worden ist.
2. Besteht der Kläger nach Anerkenntnis der beklagten Partei im Revisionsverfahren auf einer streitigen Entscheidung, unterliegt der Vortrag der beklagten Partei, sie habe die Klageforderung nach Erlass des Berufungsurteils erfüllt, gemäß § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO nicht der Beurteilung des Revisionsgerichts. Das gilt auch dann, wenn die Erfüllung unstreitig ist.
3. Die Schadensminderungsklausel des § 17 Abs. 1 c) bb) der Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2010) ist intransparent.
4. Die Zurechnungsklausel des § 17 Abs. 7 ARB 2010 benachteiligt den Versicherungsnehmer unangemessen. (amtl. Leitsatz)

BGH, Urt. v. 14.08.2019 – IV ZR 279/17 (LG Heilbronn)

■ Aus den Gründen:

Die Revision hat Erfolg.

I. Die Beklagte ist allerdings nicht nach § 307 Satz 1 ZPO ihrem Anerkenntnis gemäß zu verurteilen. In der Revisionsinstanz ergeht ein Anerkenntnisurteil nur auf gesonderten Antrag des Klägers (§ 555 Abs. 3 ZPO). An einem solchen Antrag fehlt es im Streitfall.

Entgegen der Auffassung der Beklagten gilt das Antragsersfordernis nach § 555 Abs. 3 ZPO auch im Hinblick auf ein bereits vor Beginn der mündlichen Revisionsverhandlung erklärtes Anerkenntnis (vgl. BSG, Urteil vom 18. Dezember 2018 – B 1 KR 31/17 R, zur Veröffentlichung in BSGE vorgesehen, hier zitiert nach juris Rn. 8; BVerwGE 152, 346 Rn. 15; a.A. Winter, NJW 2014, 267, 268 f.; Koch in Saenger, ZPO 8. Aufl. § 555 Rn. 1; Jacobs in Stein/Jonas, ZPO 23. Aufl. § 555 Rn. 3). § 555 Abs. 3 ZPO differenziert nicht danach, in welchem Stadium des Revisionsverfahrens das Anerkenntnis abgegeben worden ist. Das Antragsersfordernis nach § 555 Abs. 3 ZPO unterscheidet sich insofern von dem Einwilligungserfordernis für die Revisionsrücknahme gemäß § 565 Satz 2 ZPO. Nach § 565 Satz 2 ZPO, der ebenso wie § 555 Abs. 3 ZPO durch das Gesetz zur Förderung des elektronischen Rechtsverkehrs mit den Gerichten

vom 10. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3786) in die Zivilprozessordnung eingefügt worden ist, kann die Revision ohne Einwilligung des Revisionsbeklagten nur bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung des Revisionsbeklagten zur Hauptsache zurückgenommen werden. Eine entsprechende zeitliche Voraussetzung sieht § 555 Abs. 3 ZPO für das Antragsersfordernis nicht vor.

Angesichts des klaren Wortlauts des § 555 Abs. 3 ZPO ließe sich eine Beschränkung seines Anwendungsbereichs auf Anerkenntnisse, die erst nach Beginn der mündlichen Verhandlung abgegeben werden, nur durch eine teleologische Reduktion der Bestimmung erreichen (vgl. Jacobs in Stein/Jonas, ZPO 23. Aufl. § 555 Rn. 3; Klingbeil, GVRZ 2019, 14 Rn. 21). Eine teleologische Reduktion setzt indessen eine verdeckte Regelungslücke im Sinne einer planwidrigen Unvollständigkeit des Gesetzes voraus (vgl. Senatsurteil vom 7. Mai 2014 – IV ZR 76/11, BGHZ 201, 101 Rn. 22, BGH, Beschluss vom 23. Oktober 2018 – XI ZB 3/16, NJW-RR 2019, 301 Rn. 67; jeweils m.w.N.). Hieran fehlt es bei § 555 Abs. 3 ZPO. Zwar heißt es in der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Rechtsausschusses zu dem genannten Gesetz, dass das Revisionsrecht der Zivilprozessordnung mit dem Ziel geändert werden solle, den Bundesgerichtshof in seiner Funktion als Revisionsinstanz zu stärken, indem die Prozesspartei, die „aufgrund der mündlichen Verhandlung“ von einer zu erwartenden nachteiligen streitigen Entscheidung des Gerichts ausgeht, diese nicht mehr einseitig verhindern kann (BT-Drucks. 17/13948 S. 2); ferner wird darauf hingewiesen, dass Grundsatzentscheidungen des Bundesgerichtshofs in der Vergangenheit dadurch verhindert worden seien, dass nach Beratung der Sache im Senat und daraus resultierenden „Hinweisen in der mündlichen Verhandlung“ der Anspruch anerkannt oder die Revision zurückgenommen worden sei (BT-Drucks. aaO S. 35 li. Sp. Abs. 3). Aber das lässt nicht darauf schließen, § 555 Abs. 3 ZPO sei planwidrig zu weit gefasst worden. Vielmehr wird in der Gesetzesbegründung durchgehend zwischen dem zeitlichen Anwendungsbereich des Antragsersfordernisses nach § 555 Abs. 3 ZPO einerseits und dem des Einwilligungserfordernisses nach § 565 Satz 2 ZPO andererseits unterschieden. Danach sollte § 555 ZPO so gefasst werden, dass der Kläger den Erlass eines Anerkenntnisurteils „in der Revisionsinstanz“ nach Abgabe des Anerkenntnisses durch den Beklagten gesondert beantragen muss, während § 565 ZPO derart geändert werden sollte, dass der Revisionskläger die Revision „nur bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung des Revisionsbeklagten zur Hauptsache“ ohne dessen Einwilligung zurücknehmen kann (BT-Drucks. a.a.O. S. 2; siehe auch BT-Drucks. a.a.O. S. 35 li. Sp. Abs. 4, re. Sp. Abs. 2 ff.). Der Wortlaut der §§ 555 Abs. 3 und 565 Satz 2 ZPO entspricht diesem Regelungsplan. Eine verdeckte Regelungslücke liegt insofern nicht vor.

II. Nach Auffassung des Berufungsgerichts ist die Beklagte gemäß § 17 Abs. 1 c) bb), Abs. 6 Satz 1 ARB, § 82 Abs. 3 VVG leistungsfrei, weil der Kläger durch die kostenauslösende Beauftragung eines anderen Sachverständigen wider die Weisung der Beklagten gegen seine Verpflichtung zur Schadensminderung verstoßen habe. § 17 Abs. 1 c) bb) Satz 4 ARB ermächtigt

den Versicherer zu kostenorientierten Weisungen zu einem gemeldeten Rechtsschutzfall, die der Versicherungsnehmer bzw. sein Rechtsanwalt zu befolgen hätten. Die Klausel sei nicht wegen eines Verstoßes gegen das Transparenzgebot unwirksam. Auch über die Fälle der Beispielsaufzählung hinaus sei kein Verstoß gegen das Transparenzgebot festzustellen, wenn – wie hier – eine Weisung des Versicherers im Raum stehe. Eine solche Weisung sei einer der Spiegelstrichvarianten vergleichbar. Zwar sei der Begriff der Weisung vage und vielschichtig. Eine Transparenzkontrolle könne allerdings vom Klauselgeber nicht mehr an Präzision verlangen, als sie der Gesetzgeber in § 82 Abs. 2 Satz 1 VVG selbst an den Tag lege. Mit dem Prinzip der Schadensminimierung in § 82 Abs. 2 VVG bzw. § 17 Abs. 1 c) ARB sei zudem notwendigerweise eine gewisse Abstrahierung verbunden. Die Vielschichtigkeit möglicher Kostenfaktoren könne ohne eine zur Unverständlichkeit führende Überfrachtung an Beispielsaufzählungen nicht sinnvoll im Bedingungsnetzwerk abgebildet werden.

III. Das hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

Die Deckungspflicht der Beklagten für den restlichen Vergütungsanspruch des Sachverständigen nebst Zinsen steht zwischen den Parteien – abgesehen von der Frage ihrer Leistungsfreiheit wegen einer Obliegenheitsverletzung – nicht im Streit. Der Umstand, dass der vom Kläger mandatierte Rechtsanwalt einen anderen als den ihm von der Beklagten benannten Sachverständigen beauftragt hat, führt entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts weder nach § 17 Abs. 1 c) bb) ARB (unten 1. und 2.) noch nach § 82 VVG (unten 3.) zur Leistungsfreiheit der Beklagten.

1. Aus § 17 Abs. 1 c) bb) ARB ergibt sich die Leistungsfreiheit der Beklagten schon deshalb nicht, weil die Klausel intransparent ist.

a) Der durchschnittliche Versicherungsnehmer, der sich bemüht zu verstehen, was die nach Eintritt eines Rechtsschutzfalls zu erfüllende Obliegenheit von ihm verlangt, wird erkennen, dass er für eine Minderung des Schadens im Sinne des § 82 VVG zu sorgen hat und dieser Schaden in den Rechtsverfolgungskosten liegt, die so gering wie möglich gehalten werden sollen. Er wird der Frage nachgehen, um welche Kosten es gehen kann. Aus dem in § 5 ARB genannten Leistungsumfang wird er ersehen, dass die gesetzliche Vergütung eines für ihn tätigen Rechtsanwalts in Betracht kommt, ferner Gerichtskosten, die Entschädigung von Zeugen, Gebühren eines Schlichtungsverfahrens, Kosten in Verfahren vor Verwaltungsbehörden, die Vergütung von Sachverständigen, Reisekosten sowie die Kosten eines Gegners. Damit wird der Versicherungsnehmer auf zahlreiche kostenrechtliche Bestimmungen einschließlich umfangreicher Kosten- und Vergütungsverzeichnisse und Gebührentabellen verwiesen. Er muss, um – wie von ihm verlangt – von mehreren möglichen Vorgehensweisen die kostengünstigste zu wählen, die für seinen Rechtsschutzfall maßgeblichen Kostenbestimmungen ermitteln und vorausschauend beurteilen, welche Kosten für die Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen objek-

tiv erforderlich und welche vermeidbar sind. Ferner muss er in seine Überlegungen einbeziehen, dass bei mehreren in Betracht kommenden Vorgehensweisen die Wahl der nicht kostengünstigsten Möglichkeit nur ausscheidet, soweit seine – des Versicherungsnehmers – Interessen nicht unbillig beeinträchtigt werden.

Wendet sich der um Verständnis bemühte Versicherungsnehmer sodann den in der Klausel angeführten – nicht abschließenden – Beispielen zu, wird er diesen entnehmen, dass von ihm in den dort genannten Fallgestaltungen die jeweils kostengünstigere Möglichkeit zu wählen ist, soweit seine Interessen nicht unbillig beeinträchtigt werden. Um dies beurteilen zu können, wird ihm einerseits eine rechtliche Abwägung abverlangt, ob ihm das kostengünstigere Vorgehen zumutbar ist. Andererseits muss er entscheiden, welches der unterschiedlichen Verhaltensgebote für ihn verbindlich ist, ob er sich etwa an die Vorgabe hält, die Klage zu erweitern, oder aber – wie ihm die weiteren Beispiele gleichermaßen nahe legen – auf noch nicht notwendige zusätzliche Klageanträge verzichtet und die Rechtskraft eines anderen gerichtlichen Verfahrens abwartet. Schließlich wird der verständige Versicherungsnehmer erkennen, dass er Weisungen des Versicherers einzuholen und zu befolgen sowie seinen Rechtsanwalt entsprechend der Weisung zu beauftragen hat, und zwar jeweils zur Minderung des Schadens. Weisungen wird er danach nur für relevant halten, soweit er nach Maßgabe aller zuvor angestellten Erwägungen für die Minderung des Schadens zu sorgen hat.

b) Mit diesem Inhalt wird die Klausel dem Erfordernis des § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB nach ausreichender Transparenz nicht gerecht und ist deshalb unwirksam.

aa) Nach dem Transparenzgebot ist der Verwender Allgemeiner Versicherungsbedingungen entsprechend den Grundsätzen von Treu und Glauben gehalten, Rechte und Pflichten seines Vertragspartners möglichst klar und durchschaubar darzustellen. Dabei kommt es nicht nur darauf an, dass eine Klausel in ihrer Formulierung für den durchschnittlichen Versicherungsnehmer verständlich ist. Vielmehr gebieten Treu und Glauben auch, dass sie die wirtschaftlichen Nachteile und Belastungen so weit erkennen lässt, wie dies nach den Umständen gefordert werden kann (st. Rspr., vgl. nur Senatsurteile vom 4. Juli 2018 – IV ZR 200/16, r+s 2018, 425 Rn. 25; vom 4. April 2018 – IV ZR 104/17, r+s 2018, 258 Rn. 8).

bb) Diesen Anforderungen genügt die Klausel nicht (so auch Lensing in Höra, Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht 4. Aufl. § 27 Rn. 482, 484; Lensing, VuR 2011, 290, 292; Rixecker in Langheid/Rixecker, VVG 6. Aufl. § 125 Rn. 19; ähnlich Cornelius-Winkler, r+s 2011, 141, 143 f.; krit. ders. in Harbauer, Rechtsschutzversicherung 9. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 46; Herdter in Looschelders/Paffenholz, ARB 2. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 65 ff.; differenzierend OLG Köln VersR 2016, 113, 114 [OLG Köln 17.03.2015 – 9 U 152/14] [juris Rn. 17]; a.A. Armbrüster in Prölss/Martin, VVG 30. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 24; Hillmer-Möbius in van Bühren/Plote, ARB 3. Aufl. § 17 ARB

2010 Rn. 5). Der um Verständnis bemühte Versicherungsnehmer kann nicht erkennen, welches bestimmte Verhalten von ihm verlangt wird, um seinen Anspruch auf die Versicherungsleistung nicht zu gefährden. Es ist für ihn unmöglich zu erkennen, welche Tatbestände Kosten auslösen, wie hoch die Kosten sind und wie er sein Rechtsschutzziel auf kostengünstige Weise erreicht. Er muss zudem in seine Überlegungen verschiedene alternative Vorgehensweisen einbeziehen und deren jeweilige Auswirkungen in rechtlicher Hinsicht bewerten und gegeneinander abwägen, um beurteilen zu können, ob sich mit einer kostengünstigeren Vorgehensweise das angestrebte Rechtsschutzziel erreichen lässt oder ob das höhere Kosten auslösende Vorgehen derart gewichtige Vorteile bietet, dass ihn der Versicherer ohne unbillige Beeinträchtigung seiner – des Versicherungsnehmers – Interessen nicht auf die kostengünstigere Alternative verweisen kann. Dem durchschnittlichen Versicherungsnehmer, der regelmäßig nicht über juristisches Fachwissen verfügt, werden damit umfassende, bis ins Einzelne gehende rechtliche Überlegungen und Bewertungen abverlangt, zu denen er in aller Regel nicht in der Lage ist. Er weiß daher letztlich nicht, was er zu tun oder zu unterlassen hat, um die Obliegenheit zu erfüllen.

Daran ändert sich für den durchschnittlichen Versicherungsnehmer auch dadurch nichts, dass ihm die Klausel zusätzlich abverlangt, zur Minderung des Schadens Weisungen des Versicherers einzuholen und zu befolgen und seinen Rechtsanwalt entsprechend der Weisung zu beauftragen. Hält sich der verständige Versicherungsnehmer an dieses Verhaltensgebot, muss er gleichermaßen eine Entscheidung darüber treffen, ob er auf die Weisung des Versicherers Rücksicht zu nehmen hat, weil sie seine Interessen nicht unbillig beeinträchtigt, oder ob er eine andere Rechtsverfolgung bevorzugen darf, weil diese gegenüber dem ihm vom Versicherer angesonnenen Verhalten gewichtige Vorteile zur effektiven Erreichung des angestrebten Rechtsschutzziels bietet, sich daher die Weisung des Versicherers über seine – des Versicherungsnehmers – berechtigten Interessen hinwegsetzt und ihm deren Befolgung unzumutbar ist. Hierbei hat der um Verständnis bemühte Versicherungsnehmer dieselben – ihm in der Regel nicht möglichen – rechtlichen Überlegungen anzustellen.

cc) Etwas anderes ergibt sich nicht daraus, dass der durchschnittliche, nicht juristisch vorgebildete Versicherungsnehmer nach Eintritt eines Rechtsschutzfalls regelmäßig anwaltliche Hilfe in Anspruch nehmen wird. Das führt nicht dazu, dass bei der Beurteilung seiner Verständnismöglichkeiten auf die Kenntnisse eines Rechtsanwalts oder eines anwaltlich beratenen Versicherungsnehmers abzustellen wäre (so aber Will, VersR 2012, 942, 945). Das Transparenzgebot verlangt vielmehr, dass Allgemeine Versicherungsbedingungen dem Versicherungsnehmer bereits im Zeitpunkt des Vertragsschlusses vor Augen führen, in welchem Umfang er Versicherungsschutz erlangt und welche Umstände seinen Versicherungsschutz gefährden. Nur dann kann er die Entscheidung treffen, ob er den angebotenen Versicherungsschutz nimmt oder nicht (Senatsurteile vom 13. September 2017 – IV ZR 302/16, I+S 2017, 586 Rn. 13; vom 6. Juli 2016 – IV ZR 44/15,

BGHZ 211, 51 Rn. 30). Abzustellen ist mithin auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses, zu dem der Versicherungsnehmer in aller Regel nicht anwaltlich vertreten ist (so auch OLG München VersR 2012, 313, 314 [OLG München 22.09.2011 – 29 U 1360/11] [juris Rn. 50]; Lensing, VuR 2011, 290, 291).

dd) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts und der Revisionserwiderung gilt etwas anderes auch nicht deshalb, weil § 17 Abs. 1 c) bb) ARB auf § 82 VVG verweist und vom Klauselfasser keine größere sprachliche Präzision verlangt werden dürfe, als sie der Gesetzgeber bei der Formulierung dieser Norm an den Tag gelegt habe.

Die Zulässigkeit der Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe in abstrakt generellen Gesetzen kann nicht ohne weiteres auf Regelungen in allgemeinen Geschäfts- oder Versicherungsbedingungen übertragen werden, mit denen Verwender die Rechte und Pflichten innerhalb konkreter Vertragsverhältnisse einseitig festlegen. Die Verwendung der gesetzlichen Begrifflichkeiten ist dann zulässig, wenn eine allgemeine Geschäftsbedingung insgesamt den Wortlaut des Gesetzes wiederholt (Senatsurteil vom 21. Juni 2017 – IV ZR 394/14, juris Rn. 44 m.w.N.). Sogenannte deklaratorische Klauseln, die Rechtsvorschriften nur wiedergeben und in jeder Hinsicht mit ihnen übereinstimmen, sind der Inhaltskontrolle entzogen, § 307 Abs. 3 Satz 1 BGB. Allerdings ist die bloße Wiedergabe einer gesetzlichen Regelung in Allgemeinen Versicherungsbedingungen in den Fällen jedenfalls auf ihre Transparenz zu prüfen, in denen über die gesetzliche Regelung hinaus ein nicht zu übergehendes Bedürfnis des Versicherungsnehmers nach weiterer Unterrichtung besteht. Ergänzt eine Klausel Rechtsvorschriften oder füllt sie diese aus, indem sie entweder vom Gesetz eröffnete Spielräume ausfüllt oder sich die zitierte Vorschrift als von vornherein ausfüllungsbedürftig erweist, kann kontrolliert werden, ob und wie der Verwender das Gesetz ergänzt hat (Senatsurteil vom 13. Januar 2016 – IV ZR 38/14, VersR 2016, 312 Rn. 19 m.w.N.).

So liegt es hier. § 17 Abs. 1 c) bb) ARB nimmt zwar in Satz 1 auf § 82 VVG Bezug und lehnt sich in Satz 4 an § 82 Abs. 2 Satz 1 VVG an. Die Klausel wiederholt das Gesetz aber nicht lediglich, sondern konkretisiert es. So erhält etwa die Bezugnahme auf § 82 VVG in Satz 1 durch den folgenden Satz einen eigenen Regelungsgehalt, wonach Schadensminderung bedeutet, dass die Rechtsverfolgungskosten so gering wie möglich gehalten werden sollen, wofür nach Satz 3 von mehreren möglichen Vorgehensweisen die kostengünstigste zu wählen ist. Auch Satz 4, nach dem der Versicherungsnehmer zur Minderung des Schadens Weisungen des Versicherers einzuholen und zu befolgen hat, gibt entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung nicht lediglich den Gesetzeswortlaut von § 82 Abs. 2 Satz 1 VVG wieder, sondern bezieht sich auf die in den voranstehenden Sätzen mit näheren Vorgaben konkretisierte Schadensminderung. § 17 Abs. 1 c) bb) ARB ist somit nicht als bloße Gesetzeswiedergabe insgesamt der Inhaltskontrolle entzogen. Entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung kommt auch keine Aufteilung der Klausel in sprachlich und inhaltlich teilbare, in ihrer Wirksamkeit getrennt zu beurteilende,

der Inhaltskontrolle teilweise entzogene Einzelregelungen in Betracht (vgl. dazu BGH, Urteile vom 14. Januar 2015 – XII ZR 176/13, NJW 2015, 928 Rn. 23; vom 10. Oktober 2013 – III ZR 325/12, NJW 2014, 141 Rn. 14).

2. Die Beklagte ist auch deshalb nicht nach § 17 Abs. 1 c) bb) ARB leistungsfrei, weil der Kläger nicht schuldhaft im Sinne von § 17 Abs. 6 ARB gehandelt hat. Nicht der Kläger, sondern sein Rechtsanwalt hat einen anderen als den ihm – dem Rechtsanwalt – von der Beklagten benannten Sachverständigen beauftragt. Einen darin etwa liegenden Fehler des Rechtsanwalts muss sich der Kläger im Verhältnis zur Beklagten weder nach allgemeinen Grundsätzen (unten a)) noch nach § 17 Abs. 7 ARB (unten b)) zurechnen lassen.

a) aa) § 278 BGB gilt für versicherungsrechtliche Obliegenheiten nicht (Senatsurteile vom 14. Mai 2003 – IV ZR 166/02, r+s 2003, 367 unter II 2 a [juris Rn. 13]; vom 30. April 1981 – IVa ZR 129/80, NJW 1981, 1952 unter III 2 b [juris Rn. 31]; HK-VVG/Felsch, 3. Aufl. § 28 Rn. 109, jeweils m.w.N.).

bb) Anders als die Revisionserwiderung meint, war der Rechtsanwalt nicht Repräsentant des Klägers (zur Repräsentantenstellung vgl. Senatsurteile vom 14. März 2007 – IV ZR 102/03, BGHZ 171, 304 Rn. 8 f.; vom 10. Juli 1996 – IV ZR 287/95, VersR 1996, 1229 unter 2 b [juris Rn. 11 ff.]; vom 21. April 1993 – IV ZR 34/92, BGHZ 122, 250 unter 3 a [juris Rn. 23 ff.]). In der Rechtsschutzversicherung geht es nicht um Risikoverwaltung im engeren Sinne wie in der Sachversicherung. Auch Vertragsverwaltung liegt nicht vor, wenn der Rechtsanwalt – wie im Streitfall – nicht mit der umfassenden Betreuung des Vertragsverhältnisses zum Versicherer, sondern mit der Wahrnehmung der rechtlichen Interessen in einem Einzelfall betraut wird. Das genügt nicht für die Annahme einer Repräsentantenstellung (OLG München VersR 2017, 1516, 1517 [juris Rn. 20]; Cornelius-Winkler in Harbauer, Rechtsschutzversicherung 9. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 137; HK-VVG/Felsch a.a.O. § 28 Rn. 133; Looschelders in Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch 3. Aufl. § 17 Rn. 83; Looschelders, r+s 2015, 581, 590; HK-VVG/Münkel a.a.O. § 17 ARB 2010 Rn. 19; Rixecker in Langheid/Rixecker, VVG 6. Aufl. § 127 Rn. 4; Wendt, r+s 2012, 209, 212; a.A. LG Karlsruhe VersR 2011, 1044, 1045 [juris Rn. 9]; Armbrüster in Prölss/Martin, VVG 30. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 45; Hillmer-Möbius in van Bühren/Plote, ARB 3. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 1; Lensing in Höra, Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht, 4. Aufl. § 27 Rn. 69; van Bühren, VersR 2014, 148, 150; r+s 2016, 53, 57).

cc) Wissensvertretung und Wissenserklärungsververtretung (dazu HK-VVG/Felsch a.a.O. § 28 Rn. 125 ff. m.w.N.) kommen für die Zurechnung des anwaltlichen Verhaltens, einen anderen als den von der Beklagten benannten Sachverständigen zu beauftragen, nicht in Betracht; um Wissenszurechnung oder die Zurechnung von Erklärungen über bestimmte Sachverhalte geht es im Streitfall nicht.

b) Eine Zurechnung nach § 17 Abs. 7 ARB scheidet aus, weil die Klausel, nach der sich der Versicherungsnehmer bei der

Erfüllung seiner Obliegenheiten die Kenntnis und das Verhalten des von ihm beauftragten Rechtsanwalts zurechnen lassen muss, sofern dieser die Abwicklung des Rechtsschutzfalls gegenüber dem Versicherer übernimmt, unwirksam ist. Sie überträgt das Zurechnungsmodell des § 278 BGB auf die Obliegenheiten des Versicherungsnehmers und setzt sich damit in Widerspruch zu der Rechtsprechung, die dem Versicherungsnehmer das Handeln und Wissen eines Dritten nur in engen Grenzen zurechnet und die Repräsentanteneigenschaft des Dritten nur unter besonderen Voraussetzungen bejaht. Eine weitergehende Haftung des Versicherungsnehmers hat die höchstrichterliche Rechtsprechung immer abgelehnt (Senatsurteil vom 21. April 1993 – IV ZR 33/92, r+s 1993, 308 unter I 3 a [juris Rn. 16] m.w.N.). § 17 Abs. 7 ARB sieht dagegen eine uneingeschränkte Zurechnung unabhängig von diesen Voraussetzungen vor. Die Klausel ist deshalb mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, zu der auch alle von Rechtsprechung und Lehre durch Auslegung, Analogie oder Rechtsfortbildung aus einzelnen gesetzlichen Bestimmungen hergeleiteten Rechtssätze gehören (vgl. Senatsurteil vom 21. April 1993 – IV ZR 33/92 a.a.O. [juris Rn. 16, 19]; Rixecker in Langheid/Rixecker a.a.O. § 1 Rn. 95 f.), nicht zu vereinbaren und nach § 307 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB unwirksam (so auch AG Hamburg-Barmbek, Urteil vom 21. Juli 2016 – 810 C 4/16, BeckRS 2016, 124270 Rn. 28 ff.; Bauer, VersR 2013, 661, 664 f.; Cornelius-Winkler in Harbauer a.a.O. § 17 ARB 2010 Rn. 139; ders., r+s 2011, 141, 142; ders., VersR 2012, 1224, 1225; Looschelders in Beckmann/Matusche-Beckmann a.a.O. § 17 Rn. 83; ders., r+s 2015, 581, 590; ders., VersR 2017, 1237, 1246; Maier, r+s 2013, 105, 110; HK-VVG/Münkel, 3. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 19; Rixecker in Langheid/Rixecker a.a.O. § 127 Rn. 4; Schmitt in Harbauer a.a.O. Einl. Rn. 63; Wendt, r+s 2012, 209, 213; krit. Herdter in Looschelders/Paffenholz, ARB 2. Aufl. § 17 ARB 2010 Rn. 134 f.; a.A. Armbrüster a.a.O. § 17 ARB 2010 Rn. 45a; Hillmer-Möbius in van Bühren/Plote a.a.O. § 17 ARB 2010 Rn. 29; Lensing in Höra, Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht, 4. Aufl. § 27 Rn. 69; Obarowski in Beckmann/Matusche-Beckmann a.a.O. § 37 Rn. 510, 512).

3. Die Beklagte ist auch nicht nach § 82 Abs. 3 VVG leistungsfrei.

a) Das Berufungsgericht nimmt im Ausgangspunkt zutreffend an, dass § 82 VVG grundsätzlich auf die Rechtsschutzversicherung als Schadensversicherung anwendbar ist; richtig ist auch, dass es sich bei den Sachverständigenkosten als Kosten der Wahrnehmung rechtlicher Interessen um den Schaden im Sinne von § 82 Abs. 1 VVG handelt (OLG Hamm VersR 2017, 418, 419 [OLG Hamm 20.07.2016 – 20 U 43/16] [juris Rn. 24]; OLG Stuttgart VersR 2016, 1439, 1440 f. [OLG Stuttgart 14.07.2016 – 7 U 60/16] [juris Rn. 51 ff.]; Beckmann in Beckmann/Matusche-Beckmann a.a.O. § 15 Rn. 39; Rixecker in Langheid/Rixecker a.a.O. § 125 Rn. 20; vgl. auch Senatsurteil vom 24. September 2014 – IV ZR 422/13, VersR 2015, 79 Rn. 20; BGH, Urteil vom 24. April 1967 – II ZR 229/64, VersR 1967, 774 unter II 2 [juris Rn. 15 f.]; offengelassen von OLG München VersR 2017, 1516 [juris Rn. 17]; krit. HK-VVG/Schimikowski, 3. Aufl. § 82 Rn. 11; Graf/Werner, VersR 2017, 913, 925).

b) Der Kläger hat allerdings die Obliegenheiten, nach Möglichkeit für die Minderung des Schadens zu sorgen (§ 82 Abs. 1 VVG), diesbezügliche Weisungen der Beklagten, soweit für ihn zumutbar, zu befolgen und Weisungen einzuholen, wenn die Umstände dies gestatten, (§ 82 Abs. 2 VVG) nicht mit der Folge verletzt, dass die Beklagte nach § 82 Abs. 3 VVG leistungsfrei wäre. Das oben (unter 2.) zu § 17 ARB Gesagte gilt insoweit entsprechend. Auch die gesetzliche Obliegenheit zur Schadensminderung richtet sich an den Versicherungsnehmer, der sich Fehler seines Rechtsanwalts regelmäßig nicht zurechnen lassen muss (OLG München VersR 2017, 1516, 1517 [juris Rn. 19 f.]). Im Streitfall ist danach keine Zurechnung veranlasst.

IV. Die Revision ist nicht deswegen zurückzuweisen, weil die Entscheidung des Berufungsgerichts im Ergebnis richtig wäre (§ 561 ZPO).

Der Vortrag der Beklagten im Revisionsverfahren, sie habe nach Erlass des Berufungsurteils eine Freistellungserklärung abgegeben und den geforderten Betrag nebst Zinsen an das vom anwaltlichen Vertreter des Klägers beauftragte Sachverständigenbüro gezahlt, unterliegt gemäß § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO nicht der Beurteilung des Revisionsgerichts. Aus § 559 Abs. 1 Satz 1 ZPO ergibt sich, dass das Revisionsgericht grundsätzlich den Sach- und Streitstand der letzten mündlichen Verhandlung zweiter Instanz zugrunde zu legen hat. Ausnahmsweise hat es auch materiell-rechtlich relevante Tatsachen zu berücksichtigen, die nach der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht entstanden sind, wenn sie unstreitig sind und schützenswerte Belange der Gegenpartei nicht entgegenstehen (vgl. Senatsurteil vom 21. Juni 2017 – IV ZR 394/14, juris Rn. 27 m.w.N.). Ein solcher Ausnahmefall liegt hier jedoch nicht vor, weil der Berücksichtigung des genannten Vortrags – selbst wenn man ihn als unstreitig ansähe – der Beklagten im Streitfall der von § 555 Abs. 3 ZPO geschützte Belang des Klägers entgegensteht, ein mit einer Begründung versehenes streitiges Revisionsurteil zu erhalten.

Nach der Gesetzesbegründung zu § 555 Abs. 3 ZPO soll der Kläger nach einem Anerkenntnis des Beklagten in der Revisionsinstanz wählen können, ob der Rechtsstreit durch Anerkenntnisurteil oder durch streitiges Urteil mit Begründung beendet wird (BT-Drucks. 17/13948 S. 35 re. Sp. Abs. 3). Damit schützt der Gesetzgeber das Interesse des Klägers an einer Leitentscheidung des Bundesgerichtshofs (vgl. BT-Drucks. a.a.O.). Das dem Kläger zu diesem Zweck durch § 555 Abs. 3 ZPO eingeräumte Wahlrecht würde praktisch unterlaufen, wenn das Revisionsgericht den vom Beklagten während des Revisionsverfahrens geschaffenen, neben dem Anerkenntnis stehenden materiellen Erfüllungseinwand ungeachtet des schutzwürdigen Interesses des Klägers an einem streitigen Urteil berücksichtigen müsste. Denn dies zwänge den Kläger zur Vermeidung des sicheren Unterliegens faktisch dazu, entweder den Erlass eines Anerkenntnisurteils zu beantragen oder den Rechtsstreit für erledigt zu erklären, wobei sich der Beklagte der Erledigungserklärung – gegebenenfalls sogar unter ausdrücklicher Anerkennung der Kostentragungspflicht – mit der Folge anschließen könnte, dass kein streitiges Revisionsurteil, sondern lediglich eine Kostenentscheidung nach § 91a Abs. 1 ZPO erginge (vgl. BGH, Beschluss vom 23. Oktober 2018 – VIII ZR 96/16, juris Rn. 6 f. m.w.N.). Diese Konsequenz widerspräche der Intention des Gesetzes, den Kläger im Fall eines Anerkenntnisses in die Lage zu versetzen, ein begründetes Revisionsurteil zu erstreiten. Dementsprechend ist der Gesetzgeber ausdrücklich davon ausgegangen, dass es für die neu geschaffenen Regelungen in § 555 Abs. 3 ZPO und § 565 Satz 2 ZPO keine Rolle spiele, „ob der Beklagte die Klageforderung vor Abschluss des Revisionsverfahrens ausgleicht, da die Einwendung der Erfüllung erst nach dem Schluss der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz entstanden ist und daher als Tatsache – wie die Zäsur des § 767 Abs. 2 zeigt – im Rahmen des Revisionsverfahrens keine Berücksichtigung mehr findet“ (BT-Drucks. a.a.O. S. 35 li. Sp. Abs. 4; siehe auch Heßler in Zöller, ZPO 32. Aufl. § 555 Rn. 8; Winter, NJW 2014, 267 Fn. 2; krit. dazu Klingbeil, GVRZ 2019, 14 Rn. 24 Fn. 92).

Haftung bei selbstentzündendem Kfz

StVG § 7

1. Eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG setzt voraus, dass die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs im Zeitpunkt des schadensauslösenden Ereignisses noch gegeben ist oder zumindest noch nachwirkt.
2. Daran fehlt es, wenn ein Kraftfahrzeug, das sich zur Reparatur in einer Werkstatt befindet, durch Selbstentzündung einer Betriebseinrichtung (hier aufgrund eines Kurzschlusses) einen Brandschaden verursacht, sofern dabei nicht eine durch einen vorherigen Betriebsvorgang entstandene Gefahrenlage fort- bzw. nachwirkt (Abgrenzung zu BGH, Urteil vom 26. März 2019, V ZR 236/18). (amtl. Leitsatz)

OLG Dresden, Urt. v. 03.09.2019 – 6 U 609/19

■ Aus den Gründen:

II. Die Berufung ist zulässig und begründet. Zwar bleiben die gegen die Sachverhaltsfeststellungen und die Beweiswürdigung des Landgerichts geführten Berufungsangriffe ohne Erfolg. In rechtlicher Hinsicht scheidet eine Haftung der Beklagten jedoch aus, weil sich in dem Brandereignis nicht die von § 7 StVG umfasste Betriebsgefahr verwirklicht hat.

1. Das Landgericht hat ausreichende Feststellungen zum Sachverhalt getroffen. Die durchgeführte Beweisaufnahme sowie die Beweiswürdigung sind nicht zu beanstanden.

a) Anders als die Beklagte vorträgt (Seite 4 der Berufungsbeurteilung, letzter Absatz, Bl. 175), hat das Landgericht hinreichend konkrete Feststellungen getroffen, welche Betriebseinrichtung zum Entstehen des Brandes beigetragen hat. Unter Ziffer 3 der Entscheidungsgründe (Seite 7 des Urteils) hat das Landgericht ausgeführt, es erachte mit der für ein Urteil erforderlichen Gewissheit gemäß § 286 ZPO als erwiesen, dass der Brand am LKW und nachfolgend am Werkstattgebäude dadurch entstanden sei, dass es im Bereich des Fahrzeugrahmens rechts aus unbekanntem Gründen zu einem Defekt an der Fahrzeugelektrik gekommen sei, wodurch ein Kurzschluss aufgetreten sei.

b) Auch mit ihren Angriffen gegen die durchgeführte Beweisaufnahme und die Beweiswürdigung des Landgerichts dringt die Beklagte nicht durch. Der Beklagten ist durch das Landgericht die Möglichkeit eingeräumt worden, sowohl schriftlich als auch mündlich Fragen an den Sachverständigen zu richten, die dieser beantwortet hat. Es bestand kein Anlass, zusätzlich einen Sachverständigen für Fahrzeugtechnik heranzuziehen. Es ist weder ersichtlich noch von der Beklagten

konkret vorgetragen, dass einzelne Beweisfragen offen geblieben seien, zu deren Beantwortung es eines solchen weiteren Sachverständigen bedurft hätte. Das Landgericht hat auch im Einzelnen dargelegt, aus welchen Gründen es auf der Grundlage der Ausführungen des Sachverständigen zu der Überzeugung gelangt ist, dass der Brand weder von außen an den LKW herangetragen worden sei noch eine vorsätzliche Brandstiftung in Betracht komme und überdies die im vorderen linken Rahmenbereich festgestellte Verformung als Ursache eines den Brand herbeiführenden Kabeldefekts ausscheidet (vgl. Ziffer 2 der Entscheidungsgründe). Dagegen ist nichts zu erinnern.

Gleiches gilt für die durch den Sachverständigen und ihm folgend vom Landgericht herangezogene Methodik, im Rahmen des Ausschlussverfahrens die Brandursache einzugrenzen. Steht damit fest, dass der Brand durch Selbstentzündung einer Betriebseinrichtung des LKW herbeigeführt wurde, die nicht im Zusammenhang mit den in der Werkstatt bereits begonnenen Reparaturarbeiten steht, kommt es auf eine exakte Feststellung jener Betriebseinrichtung, die sich entzündet hat, rechtlich gar nicht mehr an. Daher begegnet es keinen Bedenken, dass sich das Landgericht darauf beschränkt hat, auf der Grundlage der Ausführungen des Sachverständigen festzustellen, dass im Bereich des Fahrzeugrahmens rechts infolge eines aus unbekanntem Gründen verursachten Defekts an der Fahrzeugelektrik ein Kurzschluss aufgetreten ist, der in der weiteren Folge zu dem Brand geführt hat.

2. Der vom Landgericht angenommene Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte auf Schadensersatz gemäß § 7 StVG i.V.m. §§ 86 Abs. 1, 115 Abs. 1 VVG setzt voraus, dass die von dem Brand betroffenen Gebäude und Fahrzeuge „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ beschädigt wurden. Entgegen der Auffassung des Landgerichts hat sich in der vorliegenden Fallkonstellation eine von § 7 StVG umfasste Betriebsgefahr nicht verwirklicht.

a) Ausgehend von der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) ist das Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Norm weit auszulegen. Denn die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h., wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit) geprägt worden ist. Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll, d.h., die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt

es maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (zum Ganzen zuletzt: BGH, Urteil vom 26.03.2019, VI ZR 236/18, Rdn. 8 m.z.w.N., juris).

Unter Heranziehung dieser Grundsätze hat der BGH eine Haftung des Halters eines PKW angenommen, der zwei Tage nach dem Abstellen in einer Tiefgarage durch Selbstentzündung aufgrund eines technischen Defekts in Brand geraten war, was zur Beschädigung eines daneben geparkten PKW geführt hatte. Der geforderte nahe örtliche und zeitliche Zusammenhang zu einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs, nämlich dem die Selbstentzündung auslösenden technisch defekten Bauteil, liege vor. Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeugs an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehöre zu den spezifischen Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungsvorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten wolle. Dabei mache es rechtlich keinen Unterschied, ob der Brand – etwa durch einen Kurzschluss der Batterie – unabhängig vom Fahrbetrieb selbst vor, während oder nach der Fahrt auftrete (BGH, Urteil vom 21.01.2014, VI ZR 253/13, Rdn. 6, juris).

Auf dieser Linie bewegt sich auch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH). Danach sei Art. 3 Abs. 1 der – das Mindestmaß der durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abgedeckten Schadensersatzhaftung regelnden – „Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2009 über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht“ dahin auszulegen, dass *„ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes, entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendetes Fahrzeug Feuer fing, durch das ein Brand, dessen Ursache beim Schaltkreis des Fahrzeugs lag, ausgelöst und das Haus beschädigt wurde – unter den Begriff ‚Verwendung eines Fahrzeugs‘ im Sinne der genannten Bestimmung zu subsumieren ist, auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war“* (EuGH, Urteil vom 20.06.2019, C-100/18, juris). Das Urteil, das auf die Vorlagefrage eines spanischen Gerichts hin erging, betraf die Anwendung einer Vorschrift des spanischen Rechts, in der die dort geregelte Schadensersatzhaftung an die „Verwendung“ eines Kraftfahrzeugs anknüpft.

Nichts anderes hat unter dem Blickwinkel der richtlinienkonformen Auslegung der entsprechenden Vorschrift des deutschen Rechts für das Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ gemäß § 7 StVG zu gelten. Zur Begründung seiner Entscheidung hat der EuGH im Wesentlichen darauf abgestellt, dass das Parken eines Fahrzeugs in einer Privatgarage eine Verwendung darstelle, die seiner Funktion als Beförderungsmittel entspreche, weil es nur bis zur nächsten Fahrt, mitunter über einen längeren Zeitraum, still stehe (a.a.O., Rdn. 43 f.). Eine solche Auslegung entspreche dem Ziel der Richtlinie, die Opfer von durch Kraftfahrzeuge verursach-

ten Unfällen zu schützen (a.a.O., Rdn. 46).

b) Die Frage, ob die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG auch dann zum Tragen kommt, wenn das einen Brand durch Selbstentzündung auslösende Fahrzeug nicht lediglich bis zur nächsten Fahrt im öffentlichen Verkehrsraum oder im privaten Bereich geparkt ist, sondern – gegebenenfalls in einem nicht fahrbereiten Zustand – in die Obhut einer Kfz-Werkstatt gegeben wurde und sich dort zwecks Reparatur befindet, ist höchstrichterlich – anders als die Parteien mit je unterschiedlichem Ergebnis meinen – bislang nicht geklärt.

aa) Aus der Entscheidung des BGH im „Tiefgaragenfall“ [Urteil vom 21.01.2014, siehe oben Ziffer II.2.a)] lässt sich – entgegen der Auffassung der Beklagten – nicht entnehmen, dass ein Sachverhalt wie der vorliegende die Voraussetzungen des § 7 StVG nicht erfüllt. Zwar hat das Landgericht Karlsruhe in dem der vorgenannten BGH-Entscheidung zugrunde liegenden Berufungsurteil ausgeführt, dass § 7 Abs. 1 StVG unter normativer Betrachtung des weiten Schutzzwecks der Norm erst dann nicht mehr eingreife, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs keine Rolle mehr spiele, was beispielsweise der Fall sei, wenn es zu Inspektionszwecken aus dem allgemeinen Verkehr entfernt und in eine Werkstatt eingestellt werde (Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 28.05.2013, 9 S 319/12, Rdn. 12, juris). Diesen Teil der Entscheidungsgründe hat der BGH in dem daraufhin ergangenen Revisionsurteil aber gerade nicht aufgegriffen, mithin die entsprechenden Erwägungen des Landgerichts weder verworfen noch bestätigt. Angesichts dessen, dass über den durch das Landgericht Karlsruhe als Beispiel für die Begrenzung der Reichweite der Kraftfahrzeughalterhaftung gebildeten „Werkstattfall“ in dem zugrunde liegenden Verfahren nicht zu entscheiden war, bestand für den BGH auch keine zwingende Veranlassung, zu diesen Erwägungen des Landgerichts Stellung zu nehmen.

bb) Auch das Urteil des BGH vom 26.03.2019 (a.a.O.), das einen „Werkstattfall“ zum Gegenstand hat [siehe oben Ziffer II.2.a)], lässt – anders als offenbar die Klägerin meint – die o.g. Rechtsfrage offen. Es lag ein Sachverhalt zugrunde, in dem ein durch einen Verkehrsunfall im Frontbereich beschädigter PKW in eine Kfz-Werkstatt verbracht wurde und sich dort aufgrund eines Kurzschlusses selbst entzündete. Dieser Kurzschluss war auf die mechanische Einwirkung zurückzuführen, denen die elektrischen Leiter zuvor durch das Unfallgeschehen im vorderen Teil des Fahrzeugs ausgesetzt waren. Bei diesem Geschehensablauf wirkte die durch den Verkehrsunfall, mithin einen Betriebsvorgang, geschaffene Gefahrenlage nach Auffassung des BGH in dem Brandfolgeschaden fort und nach (a.a.O., Rdn. 9). Aus diesem Grund – so der BGH – habe es keiner Entscheidung bedurft, ob die Grundsätze des Senatsurteils in der „Tiefgaragenentscheidung“ vom 21.01.2014, wonach auch der auf einer – durch einen technischen Defekt einer Betriebseinrichtung verursachten – Selbstentzündung eines in einer Tiefgarage geparkten PKW beruhende Brandschaden der Betriebsgefahr dieses Fahrzeugs zuzurechnen ist, auf die Sachverhaltskonstellation eines nicht mehr fahrtüchtigen und eben deshalb in eine Werkstatt verbrachten

Fahrzeugs zu übertragen seien (a.a.O., Rdn. 10).

Insoweit ist das BGH-Urteil vom 26.03.2019 auf den hier zu entscheidenden Fall nicht anwendbar. Es lässt sich nämlich nicht feststellen, dass die Selbstentzündung des LKW der Versicherungsnehmerin der Beklagten auf jenen Einwirkungen auf das Fahrzeug beruht, die dadurch zustande gekommen waren, dass der LKW am 14.12.2012 auf der Autobahn ein Rad verloren hatte.

Die Klägerin hat zwar im Schriftsatz vom 18.10.2016 ausgeführt (dort Seite 6, Bl. 41):

„Die Beklagte versteht den Bericht bewusst missverständlich, als sie darauf hinweist, der LKW habe in der Werkstatthalle nur gestanden und sei sicherlich zu diesem Zeitpunkt keiner Vibration ausgesetzt. Die Beamten haben jedoch zweifelsfrei richtig darauf hingewiesen, dass der LKW in seiner gesamten Betriebszeit seit seiner Erstzulassung solchen Vibrationen ausgesetzt war und möglicherweise gerade der Reifendefekt auf der Autobahn bis zum Stillstand des LKWs überhohe Vibrationen ausgelöst hat, die die entscheidende Isolationsbeschädigung verursacht hat, die sich dann zu einem Kontakt mit dem Rahmenlängsträger ausbildete mit der Folge einer thermischen Überlastung.

Beweis: Zeugnis Herr“

Allerdings verkennt die Klägerin bereits, dass sich solche Einschätzungen im kriminaltechnischen Untersuchungsbericht der Polizeibeamten 30.10.2013 (Anlage K 4) gerade nicht finden. Diese haben auf Seite 11 des Untersuchungsberichts zwar auf einen Primärdefekt der Fahrzeugelektrik beim LKW hingewiesen und als mögliche Ursache Vibrationen am gesamten Fahrzeug und Ausbildung einer Scheuerstelle zwischen dem Kabelbaum und dem Rahmen genannt. Jedoch haben die Polizeibeamten das Ereignis auf der Autobahn, den Verlust des linken hinteren Rades, gerade nicht dem Primärdefekt der Fahrzeugelektrik zugeordnet, sondern auf Seite 12 des Untersuchungsberichts ausgeführt:

„Ob das verlorene Rad der linken Hinterachse auf der Autobahn, wie unter Punkt 8. beschrieben wurde, eine Möglichkeit der Auslösung oder Begünstigung der Brandentstehung darstellt, konnte nicht geklärt werden.“

Im Untersuchungsbericht findet sich also gerade nicht ein Zusammenhang zwischen dem Reifendefekt auf der Autobahn und etwaigen überhohen Vibrationen beim Fahrzeug. Von daher ist nicht dargelegt und nicht ersichtlich, dass sich ein Betriebsvorgang beim LKW – hier eine etwa geschaffene Gefahrenlage durch den Radverlust auf der Autobahn – in dem Brandereignis fortgesetzt hat. Dies haben, wie schon ausgeführt, die Polizeibeamten so nicht ansatzweise festgestellt, dies lässt sich deren Untersuchungsbericht vom 30.10.2013 nicht entnehmen und von daher sind diese Polizeibeamten auch nicht als Zeugen zu hören. Ebenso wenig ist insoweit ergänzend ein Sachverständigengutachten, das die Klägerin ohnehin nicht als Beweismittel genannt hat, einzuholen. Ein etwaiges Fortwirken der durch den Betriebsvorgang geschaffenen Gefahren-

lage ist rein spekulativ, ergibt sich nicht aus dem kriminaltechnischen Untersuchungsbericht und ist von daher auch keinem Sachverständigenbeweis zugänglich. Im Übrigen ergeben sich auch aus dem Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen vom 19.02.2018 keine Anhaltspunkte für einen Ursachenzusammenhang zwischen dem Ereignis auf der Autobahn, also dem Verlust des linken Hinterrades, und dem Brandereignis in der Werkstatt. Einen sogenannten „Heißläufer“ der Reifen bzw. an den Hinterachsen hat der gerichtliche Sachverständige als Brandursache ausgeschlossen. Auf Seite 14 seines Gutachtens hat er insoweit ausgeführt:

„Es ist auszuschließen, dass sich hierbei ein etwa durch Überhitzen der Hinterachse entstandener Glimmbrand im Fahrgestell des LKWs ausgebildet haben kann, der den Zeitraum zwischen Eintritt des Reifenschadens auf der Autobahn ... und Brandentstehung ... von rund 30 Stunden überbrückt haben kann. Zumal ist auch nicht festgestellt worden, dass im Zuge dieses Schadens auf der Autobahn Hitzespuren an den Reifen entstanden sind.

Vielmehr ist durch die Untersuchung der DEKRA für mich nachvollziehbar festgestellt worden, dass an der Hinterachse keine etwa brandgefährlichen Überhitzungsspuren – weder an den Lagern noch an den Bremsen – vorliegen. Es wurden lediglich Brandfolgeschäden gefunden.

... Diese hintere Achse kann auch hochgestellt werden ...

Nach Aussage des Fahrers Herrn Schulz war sie beim Reifenschaden hochgestellt ..., sodass sie schon aus diesem Grund für ein etwa brandsächliches Heißlaufen nicht in Betracht kommt. Aus dem Polizeibericht oder dem Gutachten der DEKRA ist nicht zu erkennen, ob bei deren Untersuchung die hintere Achse hochgestellt war. Eine Brandverursachung durch ein Heißlaufen der Hinterachse kann aus diesen Überlegungen heraus hier sicher ausgeschlossen werden.“ Überdies hat der gerichtliche Sachverständige zum Schadensvorfall am 14.12.2012 auf der Autobahn auf Seite 20 des Gutachtens erläutert:

„Am Fahrzeug selbst ist eine Brandentzündung durch den Schadensvorfall am 14.12.2012 infolge Reibungserhitzung auszuschließen. Auch hier ist die Zeit zwischen dem Schaden am Rad und der Brandentstehung zu groß, um durch einen Glimmbrand noch überbrückt worden zu sein. Dies wird auch durch die Untersuchung der DEKRA gestützt.“

Gegen eine Zuordnung des Schadensereignisses auf der Autobahn spricht zusätzlich, dass ausweislich des kriminaltechnischen Untersuchungsberichts vom 30.10.2013 (Anlage K 4) der LKW das hintere **linke** Rad auf der Autobahn verloren hatte, während der Sachverständige ein Ausbrechen des Brandes innerhalb des LKW als sehr wahrscheinlich im Bereich der vorderen Hinterachse **rechts** angenommen hat (vgl. Sachverständigengutachten Seite 19).

Schließlich hat der gerichtliche Sachverständige auf Seite 21 des Gutachtens ausgeführt:

„Am Anfang der Kausalkette stand hier der Isolationsfehler. Warum sich dieser ausbildete, muss offen bleiben. Eine Möglichkeit ist, dass durch betriebsbedingte Vibrationen sich eine Scheuerstelle ausgebildet hat, an der die Isolation beschädigt wurde. Es ist auch an eine Beschädigung der Leitung durch

Steinschlag zu denken oder an andere, in Punkt 4.2.5 dieses Gutachtens aufgeführte Möglichkeiten.

Bei diesem Vorgang kann es sich durchaus um einen in einem längeren zeitlichen Rahmen abgelaufenen Vorgang gehandelt haben. Eine erst kurz vor dem Brand erfolgte Beschädigung – etwa durch Vibration beim Radverlust auf der Autobahn verursacht – ist möglich, zur Erklärung des Ablaufes aber nicht zwingend erforderlich.

c) Der Senat ist der Auffassung, dass der vorliegende Sachverhalt nicht (mehr) vom Schutzbereich der Kraftfahrzeughalterhaftung des § 7 StVG umfasst ist.

aa) In einem „Werkstattfall“, wie hier zugrunde liegend, käme eine Haftung des Kraftfahrzeughalters nach § 7 Abs. 1 StVG nur in Betracht, wenn man davon ausginge, dass es Zweck dieses Haftungstatbestandes sei, Dritte im Falle von Schäden, die durch Fehlfunktionen oder Defekte einzelner Betriebseinrichtungen eines Fahrzeugs verursacht werden, stets zu schützen. Es käme dann für die Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen der Kraftfahrzeughalterhaftung nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug im Zeitpunkt der Selbstentzündung in einem fahrbereiten Zustand befand und ob eine Einwirkungsmöglichkeit des Halters gegeben war oder wegen Übertragung der Obhut auf eine Werkstatt im Rahmen eines Reparaturvertrages nicht vorlag. Ebenso wenig wäre von Bedeutung, ob ein Zusammenhang des Schadensereignisses mit einem konkreten Verkehrsvorgang oder der Eigenschaft des Fahrzeugs als Verkehrsmittel, insbesondere seiner Fortbewegungs- und Transportfunktion, bestünde. Nur wenn man einen derart weiten Normzweck zugrunde legte, wäre im vorliegenden Fall das Brandereignis und der darauf beruhende Schaden der mit dem Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ in § 7 Abs. 1 StVG umschriebenen Betriebsgefahr des LKW zuzurechnen (zur fehlenden Fortbewegungs- und Transportfunktion eines Kraftfahrzeugs während eines Werkstattaufenthalts vgl. auch OLG Düsseldorf, Urteil vom 14.09.2010, 1 U 6/10, Rdn. 51, juris).

bb) Einzelne Obergerichte gehen offenbar davon aus, dass Brandschäden, die durch Selbstentzündung elektrischer Bauteile von Kraftfahrzeugen verursacht werden, stets der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG unterfallen, weil die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einer bestimmten Betriebseinrichtung des Fahrzeugs steht. Daran anknüpfend übertragen das OLG Hamm und das OLG Köln die Erwägungen des BGH aus dem „Tiefgaragenfall“ [Urteil vom 21.01.2014, siehe oben Ziffer II.2.a)] auf – hinsichtlich des zugrunde liegenden Sachverhalts mit dem hier vorliegenden Fall weitgehend vergleichbare – „Werkstattfälle“ (OLG Hamm, Urteil vom 22.03.2019, 9 U 93/17, Rdn. 70 ff.; OLG Köln, Urteil vom 06.04.2017, 3 U III/15, Rdn. 22 ff.; jeweils juris). Eine unterschiedliche Bewertung des Parkens in einer Tiefgarage einerseits und der Abgabe eines Fahrzeugs in die Obhut einer Kfz-Werkstatt andererseits wird im Hinblick auf den Schutzbereich der Haftungsnorm nicht in Betracht gezogen (vgl. OLG Köln, a.a.O.) oder ohne weiteres verneint (vgl. OLG Hamm, a.a.O., Rdn. 94).

cc) Für eine Ausdehnung des Schutzbereichs der Kraftfahrzeughalterhaftung dahingehend, dass jedwede Schadensverursachung durch eine fehlerhafte Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeugs als haftungsbegründender Sachverhalt in Betracht kommt, mag zwar die technische Fortentwicklung von Kraftfahrzeugen sprechen. Diese weisen nach dem heutigen technischen Stand eine Vielzahl untereinander kommunizierender Steuergeräte auf, die auch nach Abschalten des Motors nicht von der Stromversorgung der Batterie vollständig abgebunden sind (so z.B. die Alarmanlage, die Zentralverriegelung, die zeituhr- sowie außenfühlergesteuerten Zusatzfunktionen wie Klimaanlage und Standheizungen), wodurch die Gefahr von Fehlfunktionen potenziert wird (vgl. OLG Hamm, a.a.O., Rdn. 80 unter Bezugnahme auf die Kommentierung von *Laws/Lohmeyer/Vinke* in: *Freymann/Wellner*, juris PK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 7 StVG Rdn. 77 ff.).

dd) Gleichwohl ist der Senat der Auffassung, dass eine derart weitgehende Ausdehnung des Schutzbereichs der Kraftfahrzeughalterhaftung nicht von der Haftungsnorm gedeckt ist. Der Wortlaut der Vorschrift, die an eine Schadensherbeiführung „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ anknüpft, spricht vielmehr dafür, dass für eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs im Zeitpunkt des schadensauslösenden Ereignisses noch gegeben sein oder – wie in dem der Entscheidung des BGH vom 26.03.2019 zugrunde liegenden Sachverhalt [siehe oben Ziffer II.2.b)bb)] – zumindest noch nachwirken muss. Ginge man hingegen davon aus, dass sich die Betriebsgefahr – unabhängig vom Vorhandensein oder Nachwirken der Fortbewegungs- und Transportfunktion – stets verwirklicht, wenn die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einer bestimmten Betriebseinrichtung des Fahrzeugs steht, würde das Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ seiner haftungsbegrenzenden Funktion weitgehend entkleidet. Selbst in Fällen, in denen beispielsweise ein außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums abgestelltes, nicht mehr funktionsfähiges, längst abgemeldetes und nicht mehr haftpflichtversichertes Fahrzeug durch Selbstentzündung Schäden an Rechtsgütern Dritter verursacht, käme die Gefährdungshaftung zum Tragen. Eine solche Reichweite der Haftung ließe eine Verbindung zum Tatbestandsmerkmal „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ nicht mehr erkennen. Daher ist es sachgerecht, die Haftung dergestalt zu begrenzen, dass der erwähnte Zusammenhang mit der Fortbewegungs- und Transportfunktion erforderlich ist.

ee) Gegen eine Einbeziehung von „Werkstattfällen“ wie dem vorliegenden in die Kraftfahrzeughalterhaftung spricht auch, dass in solchen Konstellationen zumindest einige jener Gründe, die die innere Rechtfertigung einer Gefährdungshaftung bilden, nicht zum Tragen kommen [zu den nachfolgend aufgeführten „Gerechtigkeitskriterien“ der Gefährdungshaftung: *Larenz/Canaris*, Schuldrecht II/2, 13. Aufl., § 84 Ziffer I.2 a) und b)]. Während die deliktsrechtliche Schadensersatzhaftung an eine schuldhaft Pflichtenverletzung als Zurechnungskriterium anknüpft, beruht die Gefährdungshaftung

im Wesentlichen darauf, demjenigen eine verschuldensunabhängige Haftung aufzuerlegen, der eine ein hohes Schadenspotenzial aufweisende und nur eingeschränkt beherrschbare Gefahrenquelle betreibt bzw. hält und die Möglichkeit hat, aus der Nutzung der Gefahrenquelle wirtschaftliche Vorteile zu ziehen. Überdies sind die abstrakten Gefahren, die den Anknüpfungspunkt der Gefährdungshaftungstatbestände bilden, regelmäßig dadurch gekennzeichnet, dass sich Dritte ihnen nicht ohne weiteres entziehen können. Hinzu kommt, dass der Betreiber der Gefahrenquelle die Gefahr zumindest in dem Sinne beherrscht, als er die Möglichkeit hat, das Risiko trotz der regelmäßig fehlenden vollständigen Steuerbarkeit möglichst weitgehend zu minimieren. Auch wenn eine Gefährdungshaftung keineswegs erfordert, dass im Einzelfall stets sämtliche der vorgenannten Kriterien erfüllt sind (auch dazu Larenz/Canaris, a.a.O.), können diese gleichwohl bei der Bestimmung der Reichweite der Gefährdungshaftungstatbestände im Hinblick auf die wertende Zurechnung einer Rechtsgutverletzung zu dem Risiko, an das der Tatbestand anknüpft, herangezogen werden. Der hier zu bewertende „Werkstattfall“ ist dadurch gekennzeichnet, dass der Halter eines Kraftfahrzeuges dieses in die Obhut einer Werkstatt gibt und damit die Möglichkeit zur Steuerung des tatbestandlichen Risikos auf deren Betreiber übergeht, bis der Werkstattaufenthalt endet. Hinzu kommt, dass derjenige, der eine Kfz-Werkstatt betreibt, nicht wie ein Dritter im Straßenverkehr mit den Gefahren von Kraftfahrzeugen in Berührung kommt, ohne sich dem entziehen zu können, sondern seine geschäftliche Tätigkeit gerade darin besteht, Fahrzeuge zur Reparatur anzunehmen und sich damit bewusst jenen Risiken auszusetzen, die von deren Betriebseinrichtungen aufgrund der technischen Gegebenheiten ausgehen. Zumindest insoweit kommen bei den „Werkstattfällen“ die Zurechnungsgründe, die einer Gefährdungshaftung generell zugrunde liegen, nicht zum Tragen. Dies spricht dafür, in derartigen Fällen durch Selbstentzündung eines Fahrzeugs eingetretene Schäden unter normativen Gesichtspunkten nicht der Betriebsgefahr, an die die Kraftfahrzeughalterhaftung anknüpft, zuzurechnen. Eine abweichende Wertung ergibt sich auch insoweit in Konstellationen, in denen die durch einen vorangegangenen Betriebsvorgang begründete Gefahr fortwirkt. Dann lag nämlich die Einwirkungsmöglichkeit auf das Fahrzeug in dem Zeitpunkt, in dem die maßgebliche Kausalkette in Gang gesetzt wurde, noch beim Halter bzw. dem Fahrer des Fahrzeugs. Auch realisierte sich nicht das typischerweise mit Betriebseinrichtungen eines Fahrzeugs verbundene Risiko, das der Betreiber einer Werkstatt auf sich nimmt, sondern ein darüber hinausgehendes – aufgrund eines Betriebsvorgangs vorwerksseitiger Inobhutnahme des Fahrzeugs herbeigeführtes – spezifisches Risiko.

ff) Die hier vertretene Auffassung fügt sich zwanglos in die Rechtsprechung zu anderen Fallgruppen ein. So ist für sogenannte Abschleppfälle anerkannt, dass von dem fahruntüchtigen Fahrzeug ab dem Zeitpunkt, in dem es auf das Abschleppfahrzeug aufgeladen und damit die eigene Fortbewegungs- und Transportfunktion entfallen ist, keine eigenständige Betriebsgefahr mehr ausgeht (vgl. OLG München,

Urteil vom 10.07.2015, 10 U 3577/14, Rdn. 24 ff.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.08.2014, 13 U 15/14, Rdn. 28; jeweils juris). Auch die Ausklammerung von Kraftfahrzeugen aus dem Anwendungsbereich des § 7 StVG, soweit diese im Rahmen des schädigenden Ereignisses ausschließlich als Arbeitsmaschinen eingesetzt waren, gründet in der Überlegung, dass dann die Fortbewegungs- und Transportfunktion keine Rolle mehr spielt (vgl. BGH, Urteil vom 24.03.2015, VI ZR 265/14, Rdn. 6, juris). Es steht überdies im Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH, als Mindestvoraussetzung der Kraftfahrzeughalterhaftung einen Zusammenhang mit der Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs zu fordern. In der oben dargestellten Entscheidung (Rechtssache C-100/18) zur „Verwendung“ eines – gegebenenfalls auch über längere Zeit – geparkten Fahrzeugs stellt der EuGH ausdrücklich darauf ab, dass das Parken und die Standzeit des Fahrzeugs zwischen zwei Fahrten eine Verwendung des Fahrzeugs darstellten, die seiner Funktion als Beförderungsmittel entspreche (a.a.O., Rdn. 41 ff.). Überträgt man diese Überlegungen auf „Werkstattfälle“ wie den hier vorliegenden, ist maßgeblich, dass das Fahrzeug während des Werkstattaufenthalts als Beförderungs- und Transportmittel – anders als ein parkendes Fahrzeug – gerade nicht zur Verfügung steht. Daher käme bei Heranziehung der vom EuGH aufgestellten Grundsätze die Halterhaftung nicht zum Tragen, sofern während des Werkstattaufenthalts durch eine Betriebseinrichtung des Fahrzeugs ein Schaden an Rechtsgütern Dritter verursacht wird, es sei denn, der eingetretene Schaden ist auf einen zeitlich davor liegenden – fortwirkenden – Betriebsvorgang zurückzuführen, bei dem die Funktion des Fahrzeugs als Beförderungsmittel noch eine Rolle spielte [vgl. Sachverhaltsgestaltung in: BGH, Urteil vom 26.03.2019, siehe oben Ziffer II.2.b)bb)].

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO, die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

IV. Die Revision wird gemäß § 544 Abs. 2 Nr. 2 ZPO zugelassen. Zur Fortbildung des Rechts und zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung bedarf es einer Entscheidung des Revisionsgerichts. Der Senat weicht im Hinblick auf die Auslegung des Tatbestandsmerkmals „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ i.S.d. § 7 StVG bezogen auf „Werkstattfälle“ wie dem vorliegenden von Entscheidungen des OLG Hamm und des OLG Köln zur Reichweite der Kraftfahrzeughalterhaftung ab [vgl. Ziffer II.2.c)bb)]. Eine höchstrichterliche Entscheidung ist dazu – wie aufgezeigt – noch nicht ergangen [vgl. Ziffer II.2.b)].

Keine Verkehrsüberwachung durch private Dienstleister

AÜG, § 99 HSOG

1. Die Überwachung des fließenden Verkehrs ist Kernaufgabe des Staates. Sie dient dem Schutz des Lebens und der Gesundheit der am Verkehr teilnehmenden Bürger. Sie ist eine hoheitliche Aufgabe, die unmittelbar aus dem Gewaltmonopol folgt und deswegen bei Verstößen berechtigt, mit Strafen und/oder Bußgeldern zu reagieren. Sie ist ausschließlich Hoheitsträgern, die in einem Treueverhältnis zum Staat stehen, übertragen.
2. In der Folge kann der Staat nicht die Regelungs- und Sanktionsmacht an „private Dienstleister“ abgeben, damit diese für ihn als „Subunternehmer“ ohne Legitimation hoheitliche Aufgaben wahrnehmen.
3. Zuständig für die kommunale Verkehrsüberwachung ist der Bürgermeister als Ortspolizeibehörde. In dieser Funktion ist er kein kommunales Selbstverwaltungsorgan, sondern Teil der Polizei und unmittelbar der Dienst- und Fachaufsicht des Innenministeriums unterworfen.
4. Bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs beim Einsatz technischer Verkehrsüberwachungsanlagen ist die Hinzuziehung und Übertragung von Aufgaben an private Dienstleister bzw. Personen, die nicht in einem Dienst- und Treueverhältnis zum Staat stehen, ausgeschlossen.
5. Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) regelt ausdrücklich nicht die Übertragung hoheitlicher Aufgaben. (Orientierungssatz)

OLG Frankfurt/Main, Beschl. v. 06.11.2019 – 2 Ss-OWi 942/19

■ Aus den Gründen:

I. Das Regierungspräsidium Stadt₁ hat mit Bußgeldbescheid vom 01.02.2019 gegen den Betroffenen wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 6 km/h eine Geldbuße in Höhe von 10,- Euro festgesetzt. Auf seinen Einspruch hin hat das Amtsgericht den Betroffenen mit Urteil vom 29.05.2019 aus rechtlichen Gründen freigesprochen.

Nach den Feststellungen befuhr der Betroffene am 30.08.2018 um 10.35 Uhr in A die L ... mit 56 km/h statt der erlaubten 50 km/h. Die Messung erfolgte durch den Zeugen 1 mittels des geeichten Gerätes Leivtec XV3. Das vom Zeugen 1 gefertigte und unterschriebene Messprotokoll enthält in dem Feld „Bemerkungen“ folgende Ausführungen:

„Bei dem o.g. Geschwindigkeitsmessgerät handelt es sich um ein Leihgerät. Nach Beendigung der Messung werden die Daten

durch den Messbeamten (Ordnungspolizeibeamter) auf einem externen Datenspeicher gesichert und in der Verwaltung deponiert. Die Auswertung erfolgt ebenfalls durch einen Ordnungspolizeibeamten in der Verwaltung. Die Ordnungspolizeibeamten sind in der Stadt B beschäftigt.“

Zum Tatzeitpunkt war die Geschwindigkeitsüberwachung der Gemeinde C, die mit der Gemeinde A einen gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk bildet, so organisiert, dass die Ortspolizeibehörde für die jeweiligen Messungen das Messgerät bei einer Privatfirma mietete. Der Zeuge 1, der die Messung durchgeführt hat, war zum Tatzeitpunkt Angestellter bei der X GmbH. Zwischen der X GmbH und der Gemeinde C, die für den gemeinsamen Ordnungsbezirk die Verkehrsüberwachung durchführt, wurde am 23.03.2017 ein Arbeitnehmerüberlassungsvertrag für den Zeitraum vom 01.04.2017 bis 15.12.2017 zum Zwecke der „Unterstützung bei der Durchführung von Geschwindigkeitsprotokollen, allgemeine Datenverarbeitung und Erstellung von Messberichten“ zum Stundenverrechnungssatz von 23,12€ geschlossen. Mit Datum vom 20.12.2017 wurde dieser Vertrag für den Zeitraum 01.01.2018 bis 28.09.2018 abgeändert und die Tätigkeit als „Hilfspolizist“ für die „Unterstützung bei der Durchführung von Verkehrskontrollen, Aufbereitung“ beschrieben. Der Stundensatz betrug 23,58 €, und es erfolgte ein Hinweis auf den TVÖD.

Nach den weiteren Feststellungen war der Zeuger im Tatzeitraum als „Ordnungspolizeibeamter“ für die Gemeinden C sowie für zwei weitere Gemeinden (D und B) durch den Landrat des E-Kreises bestellt worden. Die Bestellungsurkunde ist dem Zeugen 1. durch seinen Arbeitgeber, die X GmbH, ausgehändigt worden.

Nach Ansicht des Amtsgerichts hat die Ortspolizeibehörde die Verkehrsüberwachung gesetzeswidrig durch private Dienstleister durchführen lassen. In der Folge hat das Amtsgericht mit einer umfangreichen Begründung unter Berücksichtigung der sog. „Lauterbach-Entscheidung“ des Senats vom 26.04.2017 (2 Ss-OWi 295/17, NStZ 2017, 588, 590) eine nachträgliche Rekonstruktion der Beweisführung bei einem mobilen Messgerät abgelehnt und ein generelles Beweisverwertungsverbot angenommen.

Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft Stadt₂ mit ihrem nach §§ 79 Abs. 1 Satz 2, 80 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 2 OWiG statthaften, auch form- und fristgerecht angebrachten und ebenso begründeten Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde, den sie mit der Fortbildung des Rechts zur Frage der Voraussetzungen eines Beweisverwertungsverbots bei rechtswidrigen Verkehrsüberwachungen begründet. Die Generalstaatsanwaltschaft ist dem Antrag auf Zulassung beigetreten und beantragt, die zuzulassende Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen.

II. Die Rechtsbeschwerde ist zuzulassen, weil es geboten ist, die Nachprüfung der Entscheidung zur Fortbildung des Rechts zu ermöglichen (§ 80 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 2 OWiG).

Die Rechtsbeschwerde ist zur Untermauerung und Festigung

der bestehenden Rechtsprechung des Senats (Beschluss vom 26.04.2017 – 2 Ss-OWi 295/17, NSTZ 2017, 588, 590, sog. „Lauterbach-Entscheidung“) zur gesetzeswidrigen Verkehrsüberwachung durch private Dienstleister, hier ein überlassener Arbeitnehmer einer juristischen Person des Privatrechts, der bei einer örtlichen Ordnungsbehörde im Bereich der Verkehrsüberwachung tätig ist, zuzulassen. Die hiermit in Zusammenhang stehende abstraktionsfähige und entscheidungserhebliche Rechtsfrage bezieht sich auf die daraus resultierenden prozessualen Folgen.

Die Untermauerung und Festigung der bestehenden Rechtsprechung erscheint hier geboten, weil der vorliegende Fall exemplarisch zeigt, dass auf der Ebene der Ortspolizeibehörden in Hessen trotz der unmissverständlichen Grundsatzentscheidung des Senats vom 26.04.2017 (2 Ss-OWi 295/17, NSTZ 2017, 588, 590) und des klaren Hinweises an die Dienst- und Fachaufsicht des Innenministeriums, die Missstände bei der kommunalen Verkehrsüberwachung abzustellen, zumindest einige Bürgermeister als Ortspolizeibehörden bei der kommunalen Verkehrsüberwachung weiterhin gesetzeswidrig agieren. Dies ist vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes dem Rechtsfrieden und dem Vertrauen in die Rechtmäßigkeit polizeilicher Verkehrsüberwachung abträglich.

Da der vorliegende Fall kein Einzelfall ist, sondern nach den Feststellungen des Amtsgerichts weitere Kommunen betroffen und zwischenzeitlich auch aus anderen Bezirken Verfahren beim Senat anhängig gemacht worden sind, wird das Verfahren wegen seiner rechtlichen Bedeutung zur Entscheidung auf den Senat übertragen (§ 80a OWiG).

III. Die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft wird, wie von der Generalstaatsanwaltschaft zutreffend beantragt, als unbegründet verworfen. Das Amtsgericht hat den Betroffenen zu Recht freigesprochen.

Die vorliegend durchgeführte Verkehrsüberwachung durch den gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirk der Gemeinden C und A ist gesetzeswidrig. Die im hoheitlichen Auftrag von einer privaten Person durchgeführte Geschwindigkeitsmessung hat keine Rechtsgrundlage. In der Folge hätte das Regierungspräsidium StadtT keinen Bußgeldbescheid erlassen dürfen.

I. Die Ortspolizeibehörde des gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirks der Gemeinde C und A hat in gesetzeswidriger Weise die ihr hoheitlich zugewiesene Verkehrsüberwachung durch einen privaten Dienstleister durchführen lassen.

Die Überwachung des fließenden Verkehrs ist Kernaufgabe des Staates. Sie dient dem Schutz des Lebens und der Gesundheit der am Verkehr teilnehmenden Bürger. Sie ist eine hoheitliche Aufgabe, die unmittelbar aus dem Gewaltmonopol folgt und deswegen bei Verstößen berechtigt, mit Strafen und/oder Bußgeldern zu reagieren. Sie ist ausschließlich Hoheitsträgern, die in einem Treueverhältnis zum Staat stehen, übertragen.

Das Bundesverfassungsgericht hat bereits sehr früh in grundlegender Art und Weise dargelegt, „dass die Sicherheit des

Staates als verfasster Friedensgrundordnungsmacht und die von ihm zu gewährleistende Sicherheit seiner Bevölkerung Verfassungswerte sind, die mit anderen im gleichen Rang stehenden und unverzichtbar sind, weil die Institution Staat von ihnen die eigentliche und letztliche Rechtfertigung herleitet“ (so BVerfGE 49, 24, 56 f. = NJW 1978, 2235, vgl. auch BVerfGE 46, 160, 164 f. = NJW 1977, 2255).

In der Folge kann der Staat nicht die Regelungs- und Sanktionsmacht, die er von der Bevölkerung zur Begründung seiner eigenen Legitimation an sich zieht, so ohne weiteres wieder an „private Dienstleister“ abgeben, damit diese dann für ihn als „Subunternehmer“ ohne Legitimation hoheitliche Aufgaben wahrnehmen. Mit dem Recht, etwas zu „dürfen“, folgt nicht automatisch das Recht, mit diesem „Dürfen“ beliebig umzugehen. Der Bürger hat einen Anspruch darauf, dass der Staat die ihm gewährte Macht im Rahmen der ihm gewährten Regelungskompetenz eigenverantwortlich ausübt und nach Prinzipien eines Rechtsstaates gerichtlich überprüfbar rechtfertigt.

Will ein staatliches Exekutivorgan die ihm gewährte Regelungs- und Sanktionsmacht delegieren, muss es dafür eine im Rahmen eines gesetzgeberischen Verfahrens durch die parlamentarische Repräsentation der Bevölkerung (Legislative) ergangene Ermächtigungsgrundlage haben. Soweit es sich nicht ohnehin um absolute hoheitliche Kernaufgaben handelt, die von einem derartigen Verfassungsrang sind, dass sie grundsätzlich nicht übertragbar sind, wozu insbesondere Justiz, Polizei und die Fiskalverwaltung gehören, muss in dieser Ermächtigungsgrundlage klar und eindeutig bestimmt sein, was übertragen wird, warum es übertragen wird, wie es übertragen wird und wie es kontrolliert wird (vgl. z.B. § 27c Abs. 2 LuftVG).

Eine derartige Rechtsgrundlage, die eine Übertragung der staatlichen Verkehrsüberwachung auf private Dienstleister ermöglicht, ist nicht erlassen worden. Sie ist angesichts von ca. 7 Mio. Bußgeldverfahren in Deutschland jährlich, die im Wesentlichen auf der Beweisführung durch den Einsatz technischer Überwachungsgeräte im sog. standardisierten Messverfahren erfolgt sind, auch nicht so ohne weiteres möglich. Zuständig für die kommunale Verkehrsüberwachung ist der Bürgermeister als Ortspolizeibehörde. In dieser Funktion ist er kein kommunales Selbstverwaltungsorgan, sondern Teil der Polizei und unmittelbar der Dienst- und Fachaufsicht des Innenministeriums unterworfen. Er hat sich im Rahmen seiner polizeilichen Tätigkeit zwingend an Recht und Gesetz zu halten, und er haftet als Ortspolizeibehörde für die Gesetzmäßigkeit seiner polizeilichen Tätigkeit.

Für die kommunale Verkehrsüberwachung bedeutet dies, dass die Überwachung von ihm als „Ortspolizeibehörde“ durchgeführt wird. Verwendet er dabei Verkehrsüberwachungstechnik, hat er zu garantieren, dass die nach Maßgaben des Mess- und Eichgesetzes von der PTB in der Zulassung der Verkehrsmesstechnik vorgegebenen Anforderungen eingehalten werden und der behauptete Verkehrsverstoß in einem in sich geschlossenen System der Beweisführung prozessual einer gerichtlichen Überprüfung genügt.

Der Senat hat in mehreren Entscheidungen (grundsätzlich im Beschluss v. 26.04.2017 – 2 Ss-OWi 295/17, sog. „Lauter-

bach-Entscheidung“) ausgeführt, dass bei der Verkehrsüberwachung des fließenden Verkehrs beim Einsatz technischer Verkehrsüberwachungsanlagen die Hinzuziehung und Übertragung von Aufgaben an private Dienstleister bzw. Personen, die nicht in einem Dienst- und Treueverhältnis zum Staat stehen, ausgeschlossen ist (vgl. dazu auch Hornmann, HSOG, 2. Aufl., § 99 Rdn. 34 f).

Die Ortspolizeibehörde des gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirks der Gemeinden C und A ist daher nur berechtigt, die Verkehrsüberwachung durch eigene Bedienstete (mit entsprechender Qualifikation) vorzunehmen.

2. Der Zeuge 1 ist kein Bediensteter der Gemeinde C. Die Überlassung des Zeugen 1 als „Messbediensteter“ im Wege der Arbeitnehmerüberlassung von der X GmbH ist rechtswidrig und seine anschließende Bestellung zum „Ordnungspolizeibeamten“ durch den Landrat ist nichtig.

a) Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) regelt ausdrücklich nicht die Übertragung hoheitlicher Aufgaben. Es dient vielmehr dazu, den Missbrauch von Arbeitnehmerüberlassung im privatwirtschaftlichen Bereich einzudämmen und den durch die Europäische Union vorgegebenen Rechten und Schutzregelungen für den Europäischen Rechtsraum mehr Geltung zu verschaffen. Es ist vom Grundsatz darauf ausgerichtet, Regelungen zu schaffen, durch die eine im Rahmen einer wirtschaftlichen Unternehmung kurzfristig auftretende Tätigkeitsspitze durch zeitlich befristete Hinzuziehung fremder Arbeitskräfte ausgeglichen werden kann. Aus diesem Grund sind Arbeitnehmerüberlassungen erlaubnispflichtig und bei fehlender Erlaubnis nach § 9 AÜG unwirksam (vgl. zur Ausnahme § 1 Abs. 3 Nr. 2c) AÜG i.V.m. im öffentlichen Dienst geltenden Personalgestellungen nach § 4 Abs. 3 TVöD / TV-L / TV-H als *lex specialis*).

Vorliegend ist für die Übertragung der hoheitlichen Verkehrsüberwachung weder grds. der Anwendungsbereich des AÜG eröffnet, noch lag hier eine Erlaubnis vor oder waren überhaupt die gesetzlichen Regelungen für Personalstellung beachtet worden. Von besonderer Bedeutung ist aber, dass selbst nach den Regelungen des AÜG (die Anwendbarkeit unterstellt) der entlehene Arbeitnehmer – hier der Zeuge 1 – durch die Überlassung auch nicht Bediensteter des Übernehmenden (Entleiher) – hier der Gemeinde C – hätte werden können (vgl. unzutreffend Meixner/Friedrich, HSOG, 12. Aufl., § 99 Rdn. 7, da *contra legem* § 10 AÜG). Nach dem AÜG bleibt der entlehene Arbeitnehmer (der Zeuge 1) grds. Arbeitnehmer des verleihenden Unternehmens (vorliegend der X GmbH). Dass er in den Geschäftsbetrieb des Entleihers eingebunden wird und dem dortigen Weisungsrecht unterliegt, ändert daran nichts.

b) Verstößt die vorliegende Arbeitnehmerüberlassung zwischen der X GmbH und der Gemeinde C schon gegen geltendes Recht, ist in der Folge die Bestellung des Zeugen 1 zum „Ordnungspolizeibeamten“ durch den Landrat des E-Kreises überdies auch noch nichtig.

Nach § 99 HSOG können zur Wahrnehmung bestimmter Aufgaben der Gefahrenabwehr oder zur hilfsweisen Wahr-

nehmung bestimmter polizeilicher Aufgaben Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte bestellt werden; in den Landkreisen und Gemeinden können sie die Bezeichnung Ordnungspolizeibeamtin oder Ordnungspolizeibeamter führen. § 99 Abs. 3 HSOG regelt die Bestellungskompetenz der Behörden, gestaffelt nach den ihnen jeweils zugewiesenen Funktionen (vgl. zur Gesetzesänderung und Neufassung: Hornmann, HSOG, 2. Aufl., § 99 Rdn. 2 m.w.N.). § 99 Abs. 3 HSOG ist nach Sinn und Zweck der Vorschrift und gemäß der gesetzgeberischen Konstruktion vor dem Hintergrund seines eng auszulegenden Ausnahmecharakters zu Art. 33 Abs. 4 GG so aufgebaut, dass die jeweilige Behörde für die ihr übertragenen Tätigkeiten jeweils „eigene Bedienstete“ und „Bedienstete“ der jeweils nachgeordneten Behörden als „Hilfspolizeibeamte“ bestellen können (vgl. zum Ganzen Hornmann, HSOG, 2. Aufl., § 99 Rdn. 2 ff.; 7 f. und 34 ff.).

Danach ist der Bürgermeister der Gemeinde C als Ortspolizeibehörde gem. § 99 Abs. 3 Nr. 2 HSOG befugt zur Wahrnehmung der kommunalen Verkehrsüberwachung, eigene Bedienstete zu Hilfspolizeibeamten bzw. Ordnungspolizeibeamten zu bestellen. Da der Zeuge 1 kein Bediensteter der Gemeinde C war, scheidet diese Möglichkeit der Bestellung aus.

Für die vorliegend tatsächlich vorgenommene Bestellung des Zeugen 1 durch den Landrat des E-Kreises fehlen gleich beide Voraussetzungen.

Der Zeuge 1 ist auch kein Bediensteter des Landrats. Die kommunale Verkehrsüberwachung ist auch keine Polizeitätigkeit, die dem Landrat übertragen ist, sodass insoweit dem Landrat auch grds. die Bestellungskompetenz fehlt.

Der Landrat war damit für die Bestellung des Zeugen 1 zum Hilfspolizeibeamten bzw. Ordnungspolizeibeamten offensichtlich sachlich und örtlich unzuständig.

Inwieweit die Bestellungskompetenz gem. § 99 Abs. 3 HSOG durch Art. 1 § 1 des Hessischen Gesetzes über die Umorganisation der Polizei (HPUOG) vom 22.12.2000 (GVBl. 1 S. 577), in dem die Polizei aus der allgemeinen Verwaltung herausgelöst und in der Folge die Regierungspräsidien und die Landräte keine polizeilichen Aufgaben mehr wahrnehmen sollten (vgl. dazu Meixner/Friedrich, HSOG, 12. Aufl., § 91 Rdn. 1) eine Anpassung auch des § 99 Abs. 3 HSOG erforderlich macht, kann vorliegend dahin stehen.

Nach alledem war der Zeuge 1 weiterhin Mitarbeiter der X GmbH und die durchgeführte hoheitliche Verkehrsüberwachung war statt durch die Polizei bewusst rechtswidrig durch einen privaten Dienstleister durchgeführt worden.

IV. Die Folgen dieses gesetzeswidrigen und teilweise nichtigen Handelns ist, dass das Verfahren nicht als Grundlage für den Erlass eines Bußgeldbescheids dienen kann. Die gesetzeswidrig angeordnete und gesetzeswidrig durchgeführte Verkehrsüberwachung unterliegt einem generellen Verfahrensverbot. Die so erhobenen Beweise hätten nicht erhoben werden dürfen und können daher nicht Grundlage einer Sanktionierung sein.

Der Bürgermeister bedient sich hier als „Ortspolizei“ der ausschließlich der Polizei übertragenen Rechte und Pflichten, indem er polizeiliche Maßnahmen – die Verkehrsüberwachung –

anordnet. Anschließend lässt er die Verstöße, ohne dass er die Verstöße auf gesetzlich zulässiger Weise tatsächlich als Polizei ermittelt hat, bußgeldbewehrt sanktionieren. Das Amtsgericht hat vorliegend allerdings nicht nur das gesetzeswidrige Agieren des verantwortlichen Bürgermeisters als Ortspolizeibehörde als solches aufgedeckt, es hat nach den Feststellungen darüber hinaus eine vorsätzliche Irreführung und Täuschung der Bürger und des Gerichts angenommen.

Der Richtigkeit dieser Annahme kann der Senat angesichts der getroffenen Feststellungen nicht entgegentreten.

Die maßgebliche Rechtslage ergibt sich wie oben ausgeführt aus dem Gesetz. Die sog. „Lauterbach-Entscheidung“ des Senats war veröffentlicht und allgemein bekannt. Gleiches gilt für die maßgeblichen Erlasse des Innenministeriums.

Der verantwortliche Bürgermeister hat in Kenntnis dessen, was rechtlich richtig gewesen wäre, vorliegend ein Konstrukt gewählt, um die einzig richtige Handlung, nämlich einen „Bediensteten“ zur Verkehrsüberwachung einzustellen, was in der Folge dieses Verfahrens mittlerweile geschehen ist, zu umgehen. Dabei hat er, wie das Amtsgericht zu Recht ausgeführt hat, bewusst und gewollt, den privaten Zeugen im guten Glauben als Ordnungspolizeibeamten agieren und zusätzlich die Messprotokolle, die neben der Falldatei des Messgeräts zentraler Beleg für die Richtigkeit des Messaufbaus sind, fälschlich als verantwortlichen Messbeamten unterschreiben lassen.

Dadurch hat die verantwortliche Ortspolizeibehörde, wie das Amtsgericht zutreffend ausgeführt hat, durch die Formulierung im Messprotokoll offensichtlich gewollt nach außen den Anschein erweckt, dass die Messung durch einen bei der Gemeinde unmittelbar beschäftigten und gesetzeskonform ernannten Ordnungspolizeibeamten erfolgt ist. In der Folge wurde für die Betroffenen, deren Verteidiger, aber auch für die Zentrale Bußgeldstelle in Stadt und das Gericht durch die so ohne weiteres nicht erkennbare rechtswidrige Arbeitnehmerüberlassung. Die nachfolgende nichtige Bestellung zum Ordnungspolizeibeamten und die regelmäßig verwendete falsche und irreführende Formulierung im Messprotokoll gezielt der – unzutreffende – Eindruck einer ordnungsgemäßen Messung mithilfe eines standardisierten Messverfahrens durch einen unmittelbar bei der Gemeinde beschäftigten und gesetzeskonform ernannten Ordnungspolizeibeamten erweckt.

Dass die ganze Konstruktion der Täuschung dienen sollte und auch über einen längeren Zeitraum gedient hat, hat das Amtsgericht in nicht zu beanstandender Weise auch damit begründet, „dass im vorliegenden Messprotokoll lediglich darauf hingewiesen wurde, dass es sich um ein Leihgerät handelt, weil sich dies bei Würdigung des Eichscheines, der nicht für die Gemeinde, sondern für eine Privatfirma ausgestellt wurde, aufdrängt. Durch diese Formulierung sollten offen-

sichtlich Nachfragen von Verteidigern (nach erfolgter Akteneinsicht) vermieden werden, was durchaus zulässig ist. Dass aus dem Messprotokoll hingegen nicht hervorgeht, dass der Einsatz des Messbeamten im Wege der Arbeitnehmerüberlassung erfolgt ist, sondern im Gegenteil der Eindruck erzeugt wird, dass es sich bei dem Messbeamten um einen bei der Gemeinde beschäftigten Ordnungspolizeibeamten handelte, ist in diesem Zusammenhang zu beanstanden. Denn während der Einsatz eines Leihgerätes grundsätzlich unproblematisch ist, wie sich auch aus dem einschlägigen Erlass ergibt, ist die Messung im Wege der Arbeitnehmerüberlassung keinesfalls unproblematisch. Durch die konkreten Formulierungen im Messprotokoll wird der Sachverhalt verschleiert. Hierdurch hatten – über längere Zeit – weder die Betroffenen und Verteidiger noch das zuständige Amtsgericht die Möglichkeit, den der Messungen zu Grunde liegenden Sachverhalt vollständig zu erfassen und zu würdigen.“

In der Folge dieses gesetzeswidrigen Handelns sind sämtliche Verkehrsüberwachungen des gemeinsamen Ordnungsbehördenbezirks der Gemeinden C und A mindestens seit dem 23.03.2017 unzulässig (derzeit bekannter Beginn der Verkehrsüberwachung durch einen privaten Dienstleister). Darüber hinaus dürfte dies auch für die Gemeinden D und B gelten, da der Zeuge dort nach den Feststellungen ebenfalls unter den genannten Bedingungen tätig war.

Da die vorliegende hoheitliche Verkehrsüberwachung nach dem geltenden Recht so nicht hätte durchgeführt werden dürfen, unterliegen die den Verkehrsverstoß begründenden Beweismittel bereits einem generellen Beweiserhebungsverbot. Nur die Polizei ist berechtigt (und verpflichtet), hoheitliche Verkehrsüberwachungen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Bevölkerung durchzuführen. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Der Bürgermeister war daher nicht berechtigt, sich des hoheitlichen Sanktionsinstrumentariums zu bedienen und einen Bußgeldbescheid bei der Zentralen Bußgeldstelle in Stadt zu beantragen.

Die vom Amtsgericht und der Staatsanwaltschaft aufgeworfene Frage eines Beweisverwertungsverbots stellt sich danach nicht mehr.

Wie das Amtsgericht zutreffend ausgeführt hat, ist das durch einen privaten Dienstleister gefertigte Beweismittel – nämlich die Falldatei mit dem Lichtbild und dem Geschwindigkeitswert – vorliegend auch entgegen der Vorgaben des standardisierten Messverfahrens entstanden und wäre danach prozessual ggf. unverwertbar (vgl. zu den Besonderheiten bei bestimmten stationären Messgeräten Beschluss v. 26.04.2017 – 2 Ss-OWi 295/17). Da vorliegend aber die gesamte Verkehrsüberwachung gesetzeswidrig ist, unterliegt das Beweismittel keinem Verbot mehr, sondern es ist schon nicht geeignet, den notwendigen Beweis zu erbringen.

Škoda-Dieselgate: keine Ersatzlieferung bei Auslaufmodell

BGB §§ 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2, 439 Abs. 4 BGB, Art 5 Abs. 2 S. 2 EGV 715/2007

1. **Macht der Käufer – nach erfolgtem Modellwechsel – einen Anspruch auf Ersatzlieferung eines typgleichen Neufahrzeugs aus der aktuellen Serienproduktion geltend, genügt sein Klageantrag den vorgeschriebenen verfahrensrechtlichen Erfordernissen, wenn die technischen Merkmale des übereignet verlangten Fahrzeugs – verbunden mit dem Adverb „zumindest“ – im Einzelnen bezeichnet sind.**
2. **Eine Nacherfüllung durch Ersatzlieferung eines Fahrzeugs aus der aktuellen Produktionsserie ist (ausnahmsweise) nicht geschuldet, wenn bereits zwei Monate vor Abschluss des Kaufvertrages der bevorstehende Modellwechsel öffentlich angekündigt worden war, bei Abschluss des Kaufvertrages das Nachfolgemodell bestellbar war und dem Käufer bekannt war, dass es sich bei dem von ihm bestellten Fahrzeug um ein „Auslaufmodell“ handelte, welches er bewusst aus ökonomischen Gesichtspunkten unter Inanspruchnahme des für das Auslaufmodell gewährten Preisvorteils erwarb. (amtl. Leitsatz)**

OLG Koblenz, Urt. v. 09.09.2019 – 12 U 773/18

■ Aus den Gründen:

I. Mit der Klage verlangt der Kläger von der Beklagten, einer Kfz-Händlerin für Reimportfahrzeuge, die Nachlieferung eines (fabrikneuen) Ersatzfahrzeugs des Modells Škoda Superb Combi aus der aktuellen Serienproduktion, Zug um Zug gegen Rückübereignung des von ihm erworbenen, seiner Ansicht nach mangelhaften Fahrzeugs.

Der Kläger erwarb aufgrund Bestellung vom 03.02.2015 von der Beklagten einen Pkw Škoda Superb Combi „Elegance+“ 2,0 TDI Green Tec, 170 PS, 125 KW, 6 Gang, „Modell 2015“, mit den im Vertragsangebot vom 03.02.2015 aufgeführten weiteren Ausstattungsmerkmalen und der darin aufgeführten Mehrausstattung zu einem Kaufpreis von 30.685 € (tatsächlich in Rechnung gestellt: 30.535 €).

Das Fahrzeug des Klägers verfügt über einen mit Dieselmotor betriebenen Motor der Baureihe EA 189, für den die Typgenehmigung nach VO [EG] Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (im Folgenden VO [EG] Nr. 715/2007) erteilt wurde.

Das Klägerfahrzeug ist werkseitig mit einer Motorsteuerungsgerätesoftware ausgestattet, die, erkennend, ob sich das Fahrzeug im Testlauf unter Laborbedingungen oder im normalen Straßenverkehr befindet, mithilfe zweier Abgasrückführungsmodi den Stickstoffdioxidausstoß dahingehend steuert, dass der auf dem Prüfstand angezeigte Wert gegenüber dem tatsächlichen Wert im Fahrbetrieb reduziert ist.

Mit der Begründung, die dergestalt eingebaute Software mit Fahrzykluserkennung und Steuerung der Abgasrückführung begründe einen unbehebbarsten Mangel des von ihm im Februar 2015 erworbenen Fahrzeugs, verlangt der Kläger die Nachlieferung eines neuen Fahrzeugs des Typs Škoda Superb Combi aus der aktuellen Produktion mit den im Klageantrag näher bezeichneten technischen Ausstattungsmerkmalen, Zug um Zug gegen Rückübereignung des von ihm erworbenen Vorgängermodells.

Er vertritt die Auffassung, der technische Mangel des von ihm erworbenen Fahrzeugs sei nicht behebbar. Selbst die – beklagten-seits angebotene – Installation eines von der Vehicle Certification Agency (im Folgenden VCA) mit Sitz in Großbritannien als zuständige Typgenehmigungsbehörde genehmigten Software-Updates führe nicht zu einer Mängelbeseitigung und stelle daher keine ordnungsgemäße Nachbesserung dar. Das mit einer solchen Software ausgestattete Fahrzeug würde – so der Kläger – auch dann die gültigen Bestimmungen über den Schadstoffemissionsausstoß nicht einhalten, jedenfalls führe die Umrüstung zu einer Verkürzung der Gesamthaltbarkeit des Fahrzeugs, zu einem höheren Kraftstoffverbrauch, einer höheren Geräuschemission und zu einer stärkeren Reparaturanfälligkeit infolge eines erhöhten Abgasausstoßes. Schließlich verbleibe auch bei einer derart vorgenommenen Nachbesserung ein merkantiler Minderwert des mangelbehafteten Fahrzeugs.

Der Kläger hat in erster Instanz beantragt,

1. die Beklagtenpartei zu verurteilen, an ihn ein mangelfreies fabrikneues typgleiches Ersatzfahrzeug aus der aktuellen Serienproduktion des Herstellers mit identischer technischer Ausstattung wie das Fahrzeug Škoda Superb 2,0 I TDI, FIN: TMB...24, Zug um Zug gegen Rückübereignung des mangelhaften Fahrzeugs Škoda Superb 2,0 I TDI, FIN: TMB...24, nachzuliefern;
2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rücknahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Verzug befindet;
3. ihn von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten entstandenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten freizustellen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Parteivorbringens wird auf die in dem angefochtenen Urteil ge-

troffenen Feststellungen Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO).

Mit am 23.05.2018 verkündetem Urteil hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, die Nachlieferung eines Ersatzfahrzeugs aus der aktuellen Modellreihe für den aufgrund vorhandener Um-schaltlogik mangelhaften Pkw sei unmöglich geworden (§ 275 BGB). Die grundsätzlich bestehende gewährleistungsrechtli-che Option, die Nachlieferung eines mängelfreien Fahrzeugs verlangen zu dürfen, erstrecke sich im Hinblick auf den zwis-chenzeitlich erfolgten Modellwechsel und die damit ein-hergehende Produktions- und Liefereinstellung des von dem Kläger erworbenen Vorgängermodells Škoda Superb Combi Elegance+ nicht auf ein Fahrzeug der aktuellen Serienproduk-tion; das Nachfolgemodell sei mit einem Motor der höheren Schadstoffklasse ausgestattet und mit sonstigen, über ein bloßes „Facelift“ hinausgehenden Veränderungen versehen worden und stelle daher kein gleichartiges und gleichwertiges Objekt dar.

Wegen der weiteren Erwägungen des Landgerichts wird auf die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil Bezug ge-nommen.

Unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens greift der Kläger das landgerichtliche Urteil mit der Berufung an und verfolgt sein in erster Instanz geltend ge-machtes Klagebegehren weiter.

Er beantragt unter klarstellender Beschreibung der techni-schen Ausstattung des mit der Klage verlangten Neufahr-zeugs, das Urteil des Landgerichts Mainz vom 23.05.2018 auf-zuheben und die Beklagte zu verurteilen,

1. ihm ein neues Fahrzeug Škoda Superb Combi aus der ak-tuellen Produktion mit zumindest den folgenden techni-schen Merkmalen

- Motorisierung: 2,0 TDI mit mindestens 125 KW
- Außenfarbe: Grau metallic
- [...]

nachzuliefern Zug um Zug gegen Rückübereignung des man-gelhaften Fahrzeugs Škoda Superb 2,0 I TDI, FIN: TMB...24;

2. festzustellen, dass sich die Beklagtenpartei mit der Rück-nahme des im Klageantrag Ziffer 1 genannten Fahrzeugs in Verzug befindet;

3. die Beklagtenpartei zu verurteilen, ihn von den durch die Beauftragung seiner Prozessbevollmächtigten entstan-de-nen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von € 2.256,24 freizustellen.

Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Wegen der Darstellung des Sachverhalts im Übrigen wird auf die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil des Landge-

richts Mainz sowie die erst- und zweitinstanzlich gewechsel-ten Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.

II. Die form- und fristgerecht eingelegte und begründete und auch im Übrigen zulässige Berufung des Klägers hat in der Sa-che keinen Erfolg.

Dem Kläger steht – unter besonderer Berücksichtigung der inhaltlichen Ausgestaltung des hier zu beurteilenden Ver-tragsverhältnisses – ein Anspruch auf Ersatzlieferung eines typgleichen Neufahrzeugs aus der aktuellen Serienprodukti-on nicht zu.

Im Ansatz zu Recht ist das Landgericht in verfahrensrechtli-cher Hinsicht – ohne dies explizit zu problematisieren – da-von ausgegangen, dass die Klage zulässig ist; jedenfalls in der nachträglich klarstellend konkretisierten Form des Klagean-trags, in dem die wesentlichen technischen Ausstattungs-merkmale des begehrten Neufahrzeugs enumerativ aufge-führt werden, bestehen aus Sicht des Senats keine Bedenken, dass die prozessualen Anforderungen an das Bestimmtheits-gebot des § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO hier eingehalten sind.

Gemäß § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO muss die Klageschrift die hin-reichend konkretisierte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruchs sowie einen bestimmten Antrag enthalten. Der Antrag legt Art und Umfang des Rechts-schutzbegehrens des Klägers fest und ist damit ein wesent-liches Element zur Bestimmung des Streitgegenstandes. Er bindet das Gericht und schafft zugleich die Grundlage für eine etwa erforderlich werdende Zwangsvollstreckung. Vor diesem Hintergrund muss der Antrag verständlich und ein-deutig sein.

Gemessen an diesen Grundsätzen ist ein Klageantrag nach der Rechtsprechung des BGH im Allgemeinen dann hinrei-chend bestimmt, wenn er den erhobenen Anspruch konkret bezeichnet, dadurch den Rahmen der gerichtlichen Entschei-dungsbefugnisse (§ 308 ZPO) absteckt, Inhalt und Umfang der materiellen Rechtskraft der begehrten Entscheidung (§ 322 ZPO) erkennen lässt, das Risiko des Unterliegens des Klägers nicht durch vermeidbare Ungenauigkeiten auf den Beklagten abwälzt und schließlich eine Zwangsvollstreckung aus dem Urteil ohne eine Fortsetzung des Streits im Vollstreckungs-verfahren erwarten lässt (BGH NJW 1999, 954). Im Falle eines Antrags auf Herausgabe bzw. Übergabe eines Gegenstandes muss dieser so genau wie möglich bezeichnet werden, damit er im Falle einer Zwangsvollstreckung identifiziert und von anderen, gleichartigen Gegenständen unterschieden werden kann.

Diesen Anforderungen wird der Antrag des Klägers in der mit Schriftsatz vom 06.03.2019 gestellten Form gerecht.

In diesem Antrag sind die technischen Merkmale des über-eignet verlangten Fahrzeugs – verbunden mit dem Adverb „zumindest“ – im Einzelnen bezeichnet und genügen damit den vorgeschriebenen verfahrensrechtlichen Erfordernissen.

Auch der BGH hat in seinem, einen insoweit im Wesentlichen gleichgelagerten Sachverhalt betreffenden Hinweisbeschluss vom 08.01.2019 (NJW 2019, 1133) deutlich zum Ausdruck gebracht, dass an die Bestimmtheit des Klagebegehrens keine zu hohen Anforderungen gestellt und die Entscheidungsbefugnis des Gerichts in nicht zulässiger Weise verengt werden dürfe. Das Prozessrecht solle das materielle Recht verwirklichen und nicht dessen Durchsetzung erschweren oder vermeidbar verhindern.

Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass das von dem Kläger im Februar 2015 erworbene Fahrzeug Škoda Superb Combi Elegance+ mit einem hohen Ausstattungsgrad versehen war, sodass auch die Nachlieferung eines Ersatzfahrzeugs aus der Nachfolgemodellreihe diesem Ausstattungsprofil entsprechen sollte. Dabei ist zu beachten, dass der Inhalt und die Reichweite des Klagebegehrens nicht nur durch den Wortlaut des gestellten Klageantrags bestimmt werden, sondern der Klageantrag unter Berücksichtigung der Klagebegründung auszulegen ist (BGH NJW 2019, a.a.O.).

Die Berufung des Klägers scheitert daher nicht schon an der vermeintlichen Unzulässigkeit seiner Klage infolge mangelnder Bestimmtheit des Klageantrags.

Auch in materiell-rechtlicher Hinsicht ist das Landgericht zunächst zutreffend zu der Feststellung gelangt, dass das Anspruchsbegehren des Klägers vorliegend nach den gewährleistungsrechtlichen Grundsätzen der §§ 434 ff. BGB zu beurteilen ist.

Die mit einer Umschaltlogik versehene, im Fahrzeug des Klägers verbaute Motorsteuerungssoftware begründet einen Sachmangel gemäß § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB. Insoweit geht auch der Senat davon aus, dass das Klägerfahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 1 der VO [EG] Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

Nach der Begriffsbestimmung in Art. 3 Nr. 10 VO [EG] Nr. 715/2007 ist als Abschaltvorrichtung ein Konstruktionsteil anzusehen, das bestimmte Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Ausgehend von dieser weitgefassten Definition erfüllt das im Fahrzeug des Klägers verbaute Steuerungselement die technischen Merkmale einer Abschaltvorrichtung, da die im Fahrzeug des Klägers installierte Software gerade dem Zweck diene, in Abhängigkeit vom erkannten Fahrzyklus durch die Aktivierung zweier verfügbarer Modi den Grad der Abgasrückführung und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems zu steuern.

Im Hinblick auf die dem Regelungszweck entsprechend (engen) Voraussetzungen, unter denen die Verwendung einer

solchen Abschaltvorrichtung zulässig ist, kann von einem Ausnahmetatbestand i.S.d. Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO [EG] Nr. 715/2007 im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden. Die Wirkungsweise der beanstandeten Software besteht gerade darin, bei erkanntem Prüfbetrieb ein vom Echtbetrieb abweichendes Emissionsverhalten des Fahrzeugs herbeizuführen, um die (nur in dieser Weise erreichbaren) Grenzwerte sicherzustellen und einen im normalen Fahrbetrieb tatsächlich nicht vorhandenen Wirkungsgrad des Emissionskontrollsystems zu suggerieren. Dass diese softwaregesteuerte Beeinflussung des Emissionsverhaltens eines Fahrzeugs einen der in Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) – c) VO [EG] Nr. 715/2007 enumerativ aufgeführten Tatbestände abbilden würde, unter denen die Installation einer Abschaltvorrichtung ausnahmsweise zulässig wäre, ist nicht ersichtlich und wird auch von der Beklagten nicht substantiiert behauptet.

Infolge der somit in dem Pkw des Klägers in unzulässiger Weise verbauten Abschaltvorrichtung ist der weitere (gestörte) Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum nicht gewährleistet und das Fahrzeug somit nicht zur gewöhnlichen Verwendung im Straßenverkehr i.S.v. § 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BGB geeignet.

Der konkrete Mangel des Klägerfahrzeugs ist darin begründet, dass dieses unter Verletzung emissionsrechtlicher Vorschriften mit einem unzulässigen Steuerungselement ausgestattet ist und der Kläger wegen der dadurch fehlenden Übereinstimmung mit den Regelungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung der – zumindest latenten – Gefahr einer Betriebsuntersagung oder -beschränkung durch die Zulassungsbehörde ausgesetzt ist. Die Eignung zur gewöhnlichen Verwendung setzt nicht nur voraus, dass die Sache tatsächlich auf die gewöhnliche Art genutzt werden kann, sondern auch, dass eine Nutzung rechtlich zulässig ist und keine besonderen Gefahren für den Nutzer oder für Dritte entstehen (BeckOK/BGB/Faust, 50. Ed., § 434 Rdn. 63). So müssen Kraftfahrzeuge zur Zulassung im öffentlichen Verkehr geeignet sein (BeckOK a.a.O.). Bei dem Fahrzeug des Klägers besteht – jedenfalls solange es noch nicht mit dem herstellereits angebotenen, von der VCA freigegebenen Software-Update nachgerüstet ist – der vorbeschriebene Mangel fort.

Ob die Nachrüstung mit einer solchen, dem Kläger nachträglich zur Verfügung gestellten Software tatsächlich zur Behebung des Mangels hätte führen können und daher eine ordnungsgemäße Form der Nachbesserung darstellen würde oder – wie von dem Kläger behauptet – zu weiteren Unzulänglichkeiten an dem Fahrzeug geführt hätte, hatte der Senat nicht zu beurteilen. Unstreitig ist das Fahrzeug Škoda Superb Combi Elegance+ des Klägers nach dem bisherigen Sachvortrag der Parteien jedenfalls bislang einer solchen Nachrüstungsmaßnahme nicht unterzogen worden.

Von dem Senat nicht zu beurteilen war in diesem Zusammenhang auch die zwischen den Parteien weiter umstrittene Rechtsfrage, ob der Kläger verpflichtet ist, sich unter dem Gesichtspunkt der Unverhältnismäßigkeit einer Ersatzlieferung

(§ 439 Abs. 4 BGB) auf eine solche, ihm von der Beklagten angebotene Form der Nacherfüllung einzulassen, bzw. ob die Beklagte berechtigt ist, die von dem Kläger verlangte Lieferung eines Neufahrzeugs unter Hinweis auf die Möglichkeit der wesentlich preisgünstigeren Nachrüstung mit einem Software-Update zu verweigern.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen, die an die rechtliche Fragestellung anknüpfen, unter welchen Bedingungen und bis zu welchem Zeitpunkt der Kläger seinen Anspruch auf Nacherfüllung sowohl in Form des Mängelbeseitigungsverlangens als auch in Gestalt des Verlangens nach Lieferung einer mangelfreien Sache ausüben kann, hatte der Senat vorliegend nicht zu prüfen, da die Lieferung eines Ersatzfahrzeugs aus der aktuellen Produktionsserie – allein hierauf ist das Klagebegehren gerichtet – vorliegend von der Beklagten aus den nachfolgend dargelegten Gründen nicht geschuldet ist.

Zwar schließt die Tatsache, dass bis zu der Ausübung eines gewährleistungsrechtlichen Nachlieferungsverlangens des Käufers ein oder gar mehrere Modellwechsel seines (mangelhaften) Fahrzeugs stattgefunden hat/haben, die Durchsetzung dieses Nacherfüllungsverlangens entgegen der rechtlichen Beurteilung des Landgerichts nicht grundsätzlich aus. Von einer objektiven Unmöglichkeit der Nachlieferung in Form der Ersatzlieferung eines Neufahrzeugs ist regelmäßig nicht schon dann auszugehen, wenn ein Modellwechsel stattgefunden hat und das Nachfolgemodell wesentliche, über ein bloßes „Facelift“ hinausgehende technische und/oder optische Veränderungen erfahren hat. Für die Bestimmung der Reichweite des Nachlieferungsanspruchs kommt es hiernach primär auf den Umfang der zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Beschaffungspflicht des Verkäufers an und nicht, wie das Landgericht meint, darauf, ob das mit der Klage übereignet verlangte Fahrzeug aus der aktuellen Produktionsserie trotz des Modellwechsels noch der gleichen Gattung angehört wie das „Ursprungsfahrzeug“ (vgl. BGH, NJW 2019, 1133).

Der gewährleistungsrechtliche Anspruch des Käufers auf Lieferung eines mangelfreien Ersatzfahrzeugs beinhaltet je nach Ausgestaltung des Kaufvertrages grundsätzlich auch die Pflicht des Verkäufers zu einer modellübergreifenden Beschaffung eines Fahrzeugs aus einer aktuellen Produktionsserie, gleichgültig, ob es sich hierbei um das Nachfolgemodell oder gar ein Fahrzeug aus einer noch späteren Modellreihe handelt. Denn es ist auch dem Käufer bei Abschluss des Kaufvertrages regelmäßig bewusst, dass nach Ablauf einer gewissen Zeit mit der Produktion und dem Markteintritt eines Nachfolgemodells zu rechnen ist, sodass im Einzelfall die Einbeziehung des Modellwechsels der Kaufvertragsgestaltung durch die Parteien immanent ist. Die Beurteilung der Frage, ob tatsächlich solch weitreichende Überlegungen hinsichtlich der „Austauschbarkeit der Leistung“ nach einem Modellwechsel Eingang in den Vertrag gefunden haben, ist dabei durch eine interessengerechte Auslegung der Willenserklärungen der Parteien bei Abschluss des Kaufvertrages zu ermitteln (§§ 133, 157 BGB). Diese Feststellung kann nicht

einheitlich für sämtliche Fallgestaltungen abstrakt getroffen werden, sondern bedarf einer individuellen, interessengerechten Berücksichtigung der Zielsetzungen und Überlegungen, die die Parteien mit dem Abschluss des zu beurteilenden Kaufvertrages verfolgt und verbunden haben (vgl. BGH, a.a.O.).

Im vorliegenden Fall ist dabei neben der textlichen Ausgestaltung des zwischen den Parteien geschlossenen Kaufvertrages vor allem die diesem Vertragsverhältnis zugrunde liegende Motivationslage der Vertragsparteien zu berücksichtigen, so dass der Senat im vorliegenden Fall zu dem Ergebnis gelangt, dass die Berufung des Klägers auf Nacherfüllung durch Ersatzlieferung eines Fahrzeugs aus der aktuellen Produktionsserie letztlich von der Beklagten nicht geschuldet ist.

Bereits im Dezember 2014, nahezu zwei Monate vor Abschluss des streitgegenständlichen Kaufvertrages (03.02.2015), war nach dem unstrittigen Vortrag der Beklagten im Rahmen einer Pressemeldung der Modellwechsel betreffend das Fahrzeug „Škoda Superb“ angekündigt worden. Bei Abschluss des Kaufvertrages am 03.02.2015 war das Nachfolgemodell der Generation III bereits bestellbar und sollte im Juni 2015 in Serienproduktion gehen; die Herstellung des von dem Kläger bestellten Fahrzeugs der Modellreihe II sollte zuvor, im Mai 2015, enden. Vor dem Hintergrund dieser zeitlichen Chronologie ist der Umstand zu bewerten, dass trotz des unmittelbar bevorstehenden Markteintritts des Nachfolgemodells der hier in Rede stehende Kaufvertrag über ein Fahrzeug Škoda Superb Combi Elegance+ „Modell 2015“, mithin über ein „Auslaufmodell“, das in dieser Ausführungsvariante mit einem Euro-5-Motor nicht neu aufgelegt wurde, zustande gekommen ist. Der Modellwechsel stellt sich im Lichte dieser zeitlichen Komponente nicht lediglich als ein Begleitumstand dar, der bei einem Auto(neu)kauf im Bewusstsein eines jeden Käufers als wertbestimmender wirtschaftlicher Faktor verankert ist und bei dessen Eintritt es gegebenenfalls zu einem Wertverlust des erworbenen „Vormodells“ unabhängig von dem Alter des Fahrzeugs und den sonstigen verkehrswertbestimmenden Faktoren kommen kann, sondern gewinnt gerade für die konkrete Ausgestaltung des Vertragsverhältnisses im vorliegenden Fall besondere Bedeutung.

Unstreitig war dem Kläger bei Vertragsabschluss bekannt, dass es sich bei dem von ihm bestellten Fahrzeug um ein „Auslaufmodell“ handelte. Weiterhin unstreitig ist auch, dass sich der Kläger aus ökonomischen Gesichtspunkten bewusst für den Kauf dieses „Altmodells“ entschieden hat, um sich – neben den Vergünstigungen bei Erwerb eines Reimportfahrzeuges – die Preisvorteile, den die Beklagte bzw. der Fahrzeughersteller gewährte, um den bei einem unmittelbar bevorstehenden Generationenwechsel bestehenden Absatzschwierigkeiten von Auslaufmodellen entgegenzuwirken, zu nutzen zu machen. Die Beklagte hat insoweit – unbestritten – wiederholt, zuletzt mit Schriftsatz vom 07.08.2019 (Bl. 731R) vorgetragen: „Mit dem Markteintritt eines Nachfolgemodells erst nach gewisser Zeit und damit in der Zukunft war hier im maßgeblichen Zeitpunkt des Vertragsschlusses nicht mehr zu rechnen. Dieser war damals bereits angekündigt und das

Nachfolgemodell war bereits bestellbar und somit im Verkauf „an die Stelle des Vorgängermodells getreten“, was beiden Parteien und insbesondere dem Kläger positiv bekannt war. ... Der Wille des Klägers war daher gesichert auf den Erwerb des vom Hersteller subventionierten Auslaufmodells aus der auslaufenden Produktion – und das noch dazu in der besonders günstigen Form des Re-Imports – zu einem besonders günstigen Preis gelegen.“ Der Kläger ist diesem Vorbringen nicht entgegengetreten.

Der hier zu beurteilende Sachverhalt unterscheidet sich daher insoweit in einem maßgeblichen Punkt von der dem Hinweisbeschluss des BGH (NJW 2019, 1133) zugrunde liegenden Fallkonstellation dahingehend, dass der Markteintritt des Nachfolgemodells für die Kaufvertragsparteien nicht erst als eine zeitlich ungewisse, unkalkulierbare Größe im Raum stand, sondern bereits bei Abschluss des Kaufvertrags über das Vorgängermodell feststand und damit einen faktisch und zeitlich manifesten Tatbestand darstellte, der dem Kläger eine bewusste Entscheidung zwischen dem Kauf des gerade noch erhältlichen Vorgängermodells oder des bereits bestellbaren Nachfolgemodells abverlangte. Der Kläger hätte das Nachfolgemodell zu diesem Zeitpunkt bestellen und mit einer nur wenige Monate verzögerten Lieferzeit auch erhalten können. Er hat von dieser Möglichkeit indes bewusst abgesehen, um sich die wirtschaftlichen Vorteile zu sichern, die sich für ihn aus der günstigen Preisgestaltung für dieses Vorgängermodell ergaben. Das Vertragsverhältnis war damit auf die Lieferung eines Fahrzeugs des Modells Škoda Superb Combi in der bis zum 22.05.2015 produzierten Modellversion konkretisiert und spezifiziert. Die für die Bestimmung des Umfangs der Nacherfüllungspflicht des Verkäufers allein entscheidende vertragliche Beschaffungspflicht bewegt sich daher in Bezug auf die Beklagte auch nur im Rahmen dieses durch die Parteien vereinbarten Leistungsumfangs. Damit ist die mit der Klage verlangte Lieferung eines Fahrzeugs des Typs Škoda Superb Combi aus der aktuellen Produktionsserie nach der inhaltlichen Ausgestaltung des Vertrages von der Beklagten

nicht geschuldet, sodass dem Klageantrag insoweit nicht zu entsprechen war.

Da ein (mangelfreies) Neufahrzeug der seit mehr als vier Jahren nicht mehr produzierten II. Generation nicht mehr lieferbar ist, die Erfüllung eines solchen Leistungsverlangens daher in tatsächlicher Hinsicht unmöglich wäre, war der Klage auch nicht – *a maiore ad minus* – unter Ausspruch einer dahingehenden Verpflichtung der Beklagten zu entsprechen.

Nach allem hat das Landgericht die allein auf Übereignung eines Neufahrzeugs aus der aktuellen Produktionsserie gerichtete Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen.

Der Berufung des Klägers, mit der er sein erstinstanzliches Antragsbegehren weiterverfolgt, war daher nicht zu entsprechen.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe, die Revision zuzulassen, liegen nicht vor (§ 543 Abs. 2 ZPO). Die hier einschlägigen grundsätzlichen Fragen zu der gewährleistungsrechtlichen Einordnung der vom Hersteller in Motoren der Baureihe EA 189 eingebauten unzulässigen Abschaltvorrichtung sowie den Bestimmtheitsanforderungen an ein geltend gemachtes Nachlieferungsverlangen sind höchstrichterlich hinreichend geklärt (BGH, NJW 2019, 1133). Die sich hier darüber hinaus stellende Frage, wie weit die vertragliche Leistungspflicht und die daran anknüpfende gewährleistungsrechtliche Nacherfüllungspflicht des Verkäufers reicht, ist von der konkreten Ausgestaltung des Vertrages abhängig und daher nicht in einer grundsätzlichen, allgemeinverbindlichen, die Interessen der Allgemeinheit berührenden Weise zu beurteilen.

Entziehung der Fahrerlaubnis eines Radfahrers

StVG §§ 3 Abs. 1 S. 1, 29 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 Buchst. a FeV
§§ 11 Abs. 8 S. 1, 46 Abs. 1 S. 1, 2, Abs. 3

Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit des Inhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen und eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs i.R.e. Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad; Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge;

VGH München, Urt. v. 19.08.2019 – 11 ZB 19.1256 (WKRS 2019, 30749)

Mehrwertsteuererstattung bei Reparaturkosten gegenüber Leasingnehmer mit Reparaturverpflichtung

BGB § 249 Abs. 2 S. 2, RDG § 5 Abs. 1 S. 1, StVG § 7 Abs. 1

Der Anspruch eines nicht vorsteuerabzugsberechtigten Leasingnehmers gegen den Schädiger auf Schadensersatz gem. § 7 Abs. 1 StVG, §§ 823 Abs. 1, 249 Abs. 2 Satz 2 BGB erstreckt sich auf die von dem Reparaturunternehmen für die Reparatur des beschädigten Fahrzeugs erhobene Umsatzsteuer. Hat der Leasingnehmer die Reparatur wie im Leasingvertrag vereinbart auf eigene Kosten und in eigenem Namen durchführen lassen, so gilt das auch dann, wenn der Leasinggeber und Eigentümer des beschädigten Fahrzeugs vorsteuerabzugsberechtigt ist.

OLG Brandenburg, Urt. v. 22.08.2019 – 12 U 11/19 (BeckRS 2019, 20974)

Verwertung oder Löschung der Rohmessdaten

StPO §§ 257 Abs. 1, 273 Abs. 1, 274, 344 Abs. 2 Satz 2, OWiG §§ 71 Abs. 1, 79 Abs. 3 Satz 1

Wird mit der Rechtsbeschwerde bei einer Geschwindigkeitsmessung mit dem Lasermessgerät TraffiStar S 350 die Verletzung des Anspruchs auf ein faires Verfahren sowie auf effektive Verteidigung gerügt und damit ein Beweisverwertungsverbot geltend gemacht, bedarf es für die Zulässigkeit der Verfahrensrüge der Darlegung, dass der verteidigte Betroffene der Beweisverwertung in der Hauptverhandlung bis zu dem durch § 71 Abs. 1 OWiG, § 257 Abs. 1 StPO bestimmten Zeitpunkt widersprochen hat. (amtl. Leitsatz)

OLG Düsseldorf, Beschl. v. 21.10.2019 – 2 RBs 141/19 (WKRS 2019, 37454)

VW-Dieseltgate: Haftung von VW in Dieselfällen

BGB § 30, § 31, § 246, § 249, § 250 S. 2, § 286 Abs. 1, § 290, § 291 Abs. 1, § 293, § 294, § 295, § 320, § 322, § 323 Abs. 5 S. 2, § 348, § 364 Abs. 1, § 823 Abs. 2, § 826, § 831 Abs. 1 S. 1 u. 2, § 849, ZPO § 138 Abs. 3 u. 4, EG-FGV § 25 Abs. 2 u. 3, FZV § 3 Abs. 1 S. 2, § 5 Abs. 1, VO (EG) 715/2007 Art. 5 Abs. 1 u. 2 S. 1, StGB § 263

1. Zum Anspruch auf Schadensersatz wegen vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gegen den Hersteller eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist.
2. Der Käufer eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehen ist, hat gegen den Hersteller weder aus § 849 BGB noch nach §§ 286 Abs. 1, 286 Abs. 2 Nr. 4, 288 Abs. 1 BGB einen Anspruch auf Verzinsung seines Schadensersatzbetrages bereits ab Zahlung des Kaufpreises. (amtl. Leitsatz)

OLG Karlsruhe, Urt. v. 06.11.2019 – 13 U 37/19 (BeckRS 2019, 27008)

Schadensverursachung durch auf dem Förderband einer Waschstraße befindliches Kraftfahrzeug

BGB § 823; StVG § 7

1. Wird ein Pkw auf dem Förderband einer Waschstraße transportiert, ohne dass der Motor des Pkw gestartet ist, befindet sich der Pkw nicht im Betrieb, sodass eine Gefährdungshaftung nach § 7 StVG ausscheidet. In dieser Phase ist der Pkw von seiner eigentlichen Funktion als Fahrzeug vollständig losgelöst und mit jedem beliebigen Gegenstand vergleichbar, der in gleicher Weise automatisch weitertransportiert und bewegt wird.
2. Kommt es beim Transport von mehreren Pkw auf dem Förderband einer Waschstraße zu einem Hindurchziehen der Mitnehmrolle unter dem vorderen Pkw und betätigt daraufhin der „Fahrer“ des nachfolgenden Pkw zur Vermeidung eines „Auffahrunfalls“ die Bremse, wodurch es zu einer Beschädigung seines Fahrzeugs durch den Waschautomaten kommt, scheidet eine Verschuldenshaftung des vorderen „Fahrers“ aus, wenn ausgeschlossen werden kann, dass dieser die Fußbremse oder auch die Parkbremse seines Fahrzeugs aktiviert hat und keine weiteren auf ein schuldhaftes Fehlverhalten hindeutenden Umstände vorgetragen werden. (amtl. Leitsatz)

OLG Koblenz, Hinweisbeschl. v. 03.07.2019 – 12 U 57/19 (r+s 2019, 655)

Kollision eines Linksabbiegers mit Gegenverkehr

StVO §§ 3 Abs. 3 Nr. 1, 8 Abs. 2 S. 2, 9 Abs. 3 S. 1; StVG §§ 7 Abs. 2, 17 Abs. 3

Wird die höchstzulässige Geschwindigkeit um mehr als das Doppelte überschritten und liegt die Geschwindigkeit innerorts absolut über 100 km/h, ist ein besonders schwerer Verkehrsverstoß gegeben, der in der Regel zu einer Alleinhaftung führt, auch wenn der Handelnde an sich die Vorfahrt hat. (amtl. Leitsatz)

KG, Urt. v. 22.08.2019 – 22 U 33/18 (r+s 2019, 652)

Keine Betriebsgefahr eines Golfcarts im Straßenverkehr

BGB § 823 Abs. 1, StVG §§ 7, 8

Zur Frage, ob ein Golfcart, das maximal 20 km/h erreichen kann, unter § 8 StVG zu subsumieren ist. (amtl. Leitsatz)

LG Bonn, Urt. v. 23.08.2019 – 1 O 483/18 (WKRS 2019, 36493)

VW-Dieseldgate: Verjährung Schadensersatz bei unklarer Rechtslage

BGB §§ 199, 823 Abs. 2 i.V.m. 263 StGB, 31, 831 BGB

1. Allein die Information in einer Ad-hoc-Mitteilung nach § 15 WpHG über Unregelmäßigkeiten der verwendeten Software bei Dieselmotoren des Typ EA 189 ist nicht geeignet, um von einer den Beginn der Verjährung der Schadensersatzansprüche auslösenden Kenntnis nach § 199 BGB der Klagepartei auszugehen.
2. Eine problematische und ungeklärte Rechtslage kann den Beginn der dreijährigen Verjährungsfrist hinausschieben. Sie beginnt erst zu laufen, wenn eine zutreffende Einschätzung der Rechtslage möglich ist.
3. Bei den Fällen der Abgasmanipulation in Zusammenhang mit dem Motor EA 189 fehlt es bis zum heutigen Tag an einer höchstrichterlichen Entscheidung.

LG Trier, Urt. v. 19.09.2019 – 5 O 417/18 (BB 2019, 2707)

Fahrtenbuchauflage bei gewerblichem Autovermieter

StVZO § 31a

Einer gewerblichen Autovermietung kann die Führung eines Fahrtenbuchs für ein von ihr zu Vermietungszwecken gehaltenes Kfz aufgegeben werden. Selbst wenn dadurch die Mietinnahmen aus diesem Kfz sinken, belastet das Fahrtenbuch nicht unverhältnismäßig. Denn eine Autovermietung hat

Fahrtenbücher und damit einhergehende Vermietbarkeits-einschränkungen als typisches Risiko ihrer Gewerbeart in ihre unternehmerische Kalkulation (Mietpreise) einzustellen. (amtl. Leitsatz)

VG Düsseldorf, Urt. v. 08.10.2019 – 6 K 3553/18 (WKRS 2019, 37693)

Erstmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot bei Cannabiskonsum

FeV §§ 11, 14

Liegen bei erstmaligem Verstoß eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten gegen das Trennungsgebot die tatbestandlichen Voraussetzungen der Anordnung eines ärztlichen Gutachtens (§ 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV) sowie der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (§ 14 Abs. 1 Satz 3 FeV) vor, hat die Behörde – in Abhängigkeit der zu klärenden Eignungszweifel – die im Einzelfall verhältnismäßige Maßnahme auszuwählen.

Unterbleibt in einer Anordnung zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens, im Rahmen derer die Fahrerlaubnisbehörde keine Unterlagen übersendet, der Hinweis nach § 11 Abs. 6 Satz 2 2. Halbsatz FeV auf das Recht des Betroffenen, die „zu übersendenden Unterlagen“ einzusehen, führt dies im Einzelfall nicht zur formellen Rechtswidrigkeit der Anordnung, vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 11. Oktober 2017 – 1 S 47.17 –. (amtl. Leitsatz)

VG Gelsenkirchen, Beschl. v. 18.09.2019 – 9 L 1266/19 (BeckRS 2019, 23460)

Tagungsbericht

„Das autonome Fahren braucht die Interdisziplinarität!“

Bericht über die 3. Fachkonferenz: „Recht beim autonomen und vernetzten Fahren“ am 11. und 12. November 2019 in München

SV Veranstaltungen und ihr Premiumpartner Pinsent Masons haben nunmehr im dritten Jahr in Folge zur fachübergreifenden Tagung zum autonomen Fahren eingeladen.

Der Begrüßung und Eröffnung der interdisziplinären Veranstaltung durch Prof. Dr. Karl Meier von der Technischen Hochschule Köln, in der er die Frage in den Raum stellte: „Zauberlehrling oder beherrschbare Technik?“, und Frau von Türkheim-Horch folgten zahlreiche spannende und insbesondere diskussionsintensive Vorträge.

Den Reigen der Referenten durfte mit dem Thema „*Rechtliche Rahmenbedingungen und politische Perspektive beim automatisierten und vernetzten Fahren*“ stellvertretend für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Frau **Theodora Hamsen** für den deutschen Gesetzgeber eröffnen. Neben den aktuellen politischen Herausforderungen stellte sie auch einen vorsichtigen Ausblick in die Zukunft des BMVI dar. Dabei war klar zu erkennen, dass das Ministerium kein Verhinderer, sondern vielmehr Förderer der Innovationen sein möchte. Um die gesellschaftliche Akzeptanz weiter zu fördern, darf jedoch die Gretchenfrage nie außer Acht gelassen werden: „*Wie sicher ist sicher genug?*“ Um den Prozess der staatlichen Genehmigung zu beschleunigen, wünscht sich das BMVI eine zentralisierte Genehmigungsstelle durch eine Bundesoberbehörde.

Anschließend hat **Dr. Jürgen Stübner** der Hochschule Kempten über das Thema „Auch Ingenieure haben Träume“ referiert und sprach aus der Sicht eines Technikers vom britischen „Red Flag Act“, der Herausforderung des Mischverkehrs und der Rush-Hour wie Fernando Livschitz sie sieht.

Nach der Kaffeepause durfte das Auditorium dem Weihbischof **Dr. Dr. Anton Losinger** zu den ethischen Herausforderungen Gehör schenken. Der Bischofsvikar für Bioethik und Sozialpolitik des Bistums Augsburg war Teilnehmer der Ethik-Kommission des BMVI und berichtete aus erster Hand über diese Expertengruppe. Neben der Frage, ob es für das autonome Fahren auch eines weltweiten Ethiksystems bedarf, warf er die interessante Frage auf: „*Dürfen wir alles, was wir können?*“

Einen Blick über den atlantischen Ozean bekam das Auditorium anschließend von **Jeffrey Stefan** über „U. S. Regulatory Paths for Autonomous Vehicles Deployment now and in the future“ serviert. Insbesondere der auf den ersten Blick hemdsärmelige „Flickenteppich“ der USA zeigt an einigen Stellen, wie es gehen kann, wenn man denn nur will. Gleich-

wohl räumte er ein, dass nicht alles Gold ist, was glänzt. Auch Dr. Mathias Schubert zeigte den Zuhörern die derzeitigen Gegebenheiten in Großbritannien und Österreich auf.

Auch die Produktsicherheit darf auf einer solchen Veranstaltung nicht fehlen. Eindrucksvoll machte **Dr. Volker Hartmann** von der Autonomous Intelligent Driving GmbH klar, dass der Zeitpunkt der Inverkehrgabe neu überdacht werden muss und die Frage der ausreichenden Sicherheit wohl nur schwerlich beantwortet werden kann. Die Hersteller seien derzeit gut beraten, wenn sie dem Thema äußerst sensibel, aber mit großer Kreativität begegnen, da im aktuellen Stadium alle beteiligten Parteien offen für neue Ansätze sind und eben nicht alles bereits in Stein gemeißelt ist. Auch der nächste Redner Daniel Wuhrmann von reuschlaw befasste sich mit dem Thema, wenngleich er auch an manchen Punkten eine andere Meinung vertrat. Das tat jedoch der anschließenden Diskussion keinen Abbruch.

Aus seinem profunden Erfahrungsschatz vom Projekt PEGASUS hat anschließend **Udo Steininger** von der TÜV SÜD Rail GmbH berichtet. Schwerpunkt dabei war, welche Hürden gemeistert wurden und welche den Herstellern nach wie vor noch begegnen werden. Daran anknüpfend sprach **Matthias Eichner** von der TÜV SÜD Auto Service GmbH über die Herausforderungen der Absicherung von Methoden der künstlichen Intelligenz im Kontext automatisierten Fahrens.

Mit einer spannenden Podiumsdiskussion endete der erste Tag der Tagung mit großer Beteiligung des Publikums und alle Teilnehmer durften sich bei einem entspannten Abendessen über die gemeinsam verbrachte Zeit austauschen.

Ausgeruht ging es am Folgetag mit dem aktuellen Stand und der Weiterentwicklung der UNECE-Regeln von Typgenehmigungen weiter. **Theresa Seidel** von der TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG zeigte dem Publikum, wie das Fahrzeug auf die Straße kommen soll und welche Schranken derzeit noch im Weg stehen. Sie legte dabei den Schwerpunkt auf die UNECE Regel Nr. 79 und deren Änderungsbedarf.

Stefan Häfner von der R+V Allgemeine Versicherung AG berichtete anschließend über sein bereits abgeschlossenes Projekt eines selbstfahrenden Elektroshuttle. Dabei versuchte er aufzuzeigen, dass auch bei automatisierten Fahrzeugen der Versicherer noch längst nicht zum alten Eisen gehört und gerade Versicherer über eine Vielzahl von Daten verfügen, die unter diesem Aspekt Gold wert sein können. Unter dem Thema „Daten, DSGVO & Automotive“ referierte anschließend auch **Dr. Stephan Appt** von Pinsent Masons LLP. Er zeigte wunderbar auf, über welches Gold sich die Beteiligten streiten und dass es derzeit keine Ideallösung für die Datenverarbeitung in autonomen Fahrzeugen gibt. Im Hinblick auf die kürzlich verhängten Bußgelder sind die Hersteller gut darin beraten, dem Thema den nötigen Respekt entgegenzubringen.

Weiterhin wurden u.a. von **Dr. Clara Billek** (Untitled-Inc) mögliche Lösungen in Form des sog. Blockchain vorgestellt

Tagungsbericht

und Robert W. Fisher (SBD Automotive Germany GmbH) befasste sich mit dem Thema der Sicherheit der eingesetzten IT.

Abschließend referierten **Fabian Pütz** (Institut für Versicherungswesen TH Köln) sowie **Prof. Dr. Jan Eichelberger** (Leibniz Universität Hannover) über die Sicht der Versicherer und die versicherungsrechtlichen Fragen des autonomen Fahrens.

Summa summarum bleibt festzuhalten, dass auch die 3. Fachkonferenz: „Recht beim autonomen und vernetzten Fahren“ in München wieder ein voller Erfolg gewesen ist.

Gerade die fachübergreifenden Themen, Referenten und das gemischte Publikum machen diese Art von Veranstaltungen unentbehrlich. Nicht zuletzt wurde dies im positiven Sinn dadurch deutlich, dass ein enormer Diskussionsbedarf aufgezeigt wurde und keiner der Referenten das vorgegebene Zeitfenster einhalten konnte – großartig!

Der bisherige Mix aus Technikern, Philosophen, Ethikern, Geistlichen und Juristen zeigt, welches Potential eine solche Veranstaltung hat. Dank gebührt insbesondere dem Veranstalter SV-Veranstaltungen. Die Mitarbeiter haben die beiden tollen Tage perfekt organisiert und sich fürsorglich um die Teilnehmer gekümmert.

Auch 2020 dürfen sich alle Wissbegierigen auf ein Rundum-sorglos-Paket freuen. Dann findet die 4. Fachkonferenz: „Recht beim autonomen und vernetzten Fahren“ am 20. und 21. Oktober 2020 in München statt.

Hannes Krämer | ass. iur.

In eigener Sache



Der 12. ACE-Verkehrsrechtstag

am 26. und 27. Juni 2020 – Hotel Melchior Park | Würzburg

10 Stunden Fachwissen mit:

Joachim Otting

Gesine Reisert

Dr. Stefanie Loroch (BfJ)

Weitere Informationen und Zimmerreservierung auf unserer Tagungs-Website.

Sichern Sie sich jetzt Ihre Teilnahme!



Jetzt informieren und online anmelden:
www.ace.de/verkehrsrechtstag

