

Inhalt

Zu aktuellen Themen

E-Scooter – zwei Jahre nach Einführung der eKfV 01

Pressemeldungen der Gerichte

VGH Baden-Württemberg: Schallschutz Hockenheim – Eisenbahn-Bundesamt muss über Anspruch der Stadt auf weitere Schallschutzmaßnahmen neu entscheiden 03

OLG Zweibrücken: Kollision eines Kraftfahrzeuges mit einem am Fahrbahnrand stehenden Kind 04

OLG Koblenz: „Rennmodus“ erhöht Betriebsgefahr – Touristenfahrt mit hoher Geschwindigkeit auf einer Motorsport-Rennstrecke ist so unfallträchtig, dass auch bei einem fremdverschuldeten Unfall die Haftung aus Betriebsgefahr bleibt 04

BGH: Schadensersatzanspruch gegen den Zulieferer der in den Dieselfahrzeugen verbauten Software 05

Rechtsprechung

BGH: Anforderungen an Schätzung der Gesamtleistung eines Fahrzeugs 06

BGH: Berücksichtigung des Finanzierungsaufwands bei Rückabwicklung eines Pkw-Kaufs 08

Verkehrsrecht in Kürze

EuGH: Wohnsitzmitgliedstaat zuständig für formelle Änderungen des Führerscheins 11

BGH: Gehörsverletzung durch Nichterfassen von Kernvorbringen – Dieselskandal 11

OVG Schleswig: Entziehung der Fahrerlaubnis auf Probe 11

BGH: Bestimmung des verstoßabhängigen Rechtsschutzfalles; Pflicht zur Information über Klauselunwirksamkeit; Leistungsausschluss für Streitigkeiten über die Ausübung von Widerrufs- oder Widerspruchsrechten 11

BGH: Behandlung von Parteikosten für Ortstermin bei Kostenaufhebung durch Vergleich 12

E-SCOOTER – ZWEI JAHRE NACH EINFÜHRUNG DER EKfV

Mit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) zum 15. Juni 2019 wurden in Deutschland die rechtlichen Grundlagen zum Führen sog. Elektrokleinstfahrzeuge geschaffen. Wie sieht es jetzt nach zwei Jahren der Einführung aktuell auf Deutschlands Straßen aus?

Was E-Scooter anbelangt, ist ein stetig wachsender Trend in den Großstädten zu verzeichnen. Insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene gehören zum Anwenderkreis. Das Führen von E-Scootern ist ab 14 Jahren erlaubt.

Kaum eine Straße in den Großstädten, an der solche Kleinstfahrzeuge nicht sichtbar aufgestellt sind. Diverse Anbieter für E-Scooter-Verleih locken mit einfacher Freischaltung via App gerade die junge Generation an. E-Scooter können mit der jeweiligen App-Lösung schnell freigeschaltet und gefahren werden. Der Nutzer ist frei und kann das Mikrofahrzeug nach erfolgter Nutzung an vorbestimmten Stellen parken und somit

die Nutzung beenden. Damit die Fahrzeuge nicht an Stellen geparkt werden, die dafür nicht vorgesehen sind, lösen manche Anbieter diesen Umstand damit, dass die Nutzungszeit erst dann beendet wird, wenn der E-Scooter richtig geparkt, d.h. an einer Stelle platziert wird, die vom System des jeweiligen Anbieters als zulässig bestimmt worden ist. Die Bezahlung erfolgt für den vom Nutzer genutzten Zeitraum. Oftmals werden die E-Scooter ohnehin nur für kurze Strecken, um spontan von A nach B zu gelangen, genutzt. Die Nutzung wird nämlich in der Regel nach Minuten abgerechnet, insofern ist die Nutzung üblicherweise von kurzer Dauer.

Ein Trend, der auf jeden Fall Spaß macht. Gerade wenn die Temperaturen ansteigen und man eine Abkühlung sucht, ist eine Fahrt auf einem E-Scooter wärmstens zu empfehlen.

So schön das alles klingt, der Trend bringt leider auch Schattenseiten mit sich. Für die Nutzung der E-Scooter gibt



es keine Helmpflicht. Ungeübte Nutzer unterschätzen die Schnelligkeit dieser Fahrzeuge immens. Erlaubt sind bundesweit 20 km/h. Als Autofahrer ist besondere Vorsicht geboten, wenn man an E-Scooter-Fahrern oder gar E-Scooter-Grüppchen vorbeifährt. Besonders sticht hervor, dass die Fahrer oftmals sehr wackelig auf den Beinen stehen und der E-Scooter wie auf hoher See geführt wird. Dieser Umstand stellt nicht nur für die jeweiligen Fahrer eine Gefahr dar, sondern auch für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Insofern sollten E-Scooter-Fahrer sowohl zu ihrem eigenen Schutz als auch zum Schutz anderer zunächst in verkehrsberuhigten Gebieten üben und in der Führung sicher werden, bevor sie aktiv am Straßenverkehr teilnehmen.

Eine weitere Problematik betrifft das unsachgemäße Abstellen dieser Elektrokleinstfahrzeuge. Es fällt immer wieder auf, dass E-Scooter an Plätzen abgestellt werden, für die sie nicht bestimmt sind, und/oder in einer Art und Weise, für die sie nicht ausgerichtet sind. Auch werden sie nach erfolgter Nutzung einfach in irgendeine Ecke gestellt oder gar umgeworfen. Dies kann unter Umständen eine große Gefahr für Mitmenschen darstellen, die eine Sehbehinderung haben und schlimmstenfalls über solche E-Scooter stolpern könnten.

Aus einer aktuellen Berichterstattung in Köln ist beispielsweise zu entnehmen, dass hunderte von E-Scootern in den Tiefen des Rheins ihren Platz gefunden haben; ein Ausmaß, womit sicherlich niemand rechnete¹. Zwischenzeitlich laufen nun Ermittlungen der Wasserschutzpolizei Duisburg gegen Unbekannt wegen des Verdachts der Gewässerverunreinigung².

E-Scooter bieten eine großartige Möglichkeit, das Gefühl der „Freiheit“ zu spüren. Der einem ins Gesicht peitschende Wind lässt uns nach einer langen Periode der Pandemie wieder lebendig fühlen. Doch sind die Gefahren und Risiken, die mit der E-Scooter-Nutzung einhergehen, nicht zu unterschätzen. Gerade am Beispiel Köln wird uns aufgezeigt, wie wichtig es ist, sich an die „Spielregeln“ zu halten, damit aus dem Trend kein Frust oder gar eine große Umweltbelastung wird.

*Türkan Tüter
Dipl.-Informationsjuristin (FH)*

¹Köln: Über 500 E-Scooter liegen auf dem Grund des Rheins – DER SPIEGEL

²Köln: Wasserschutzpolizei ermittelt wegen versenkter E-Scooter | Kölner StadtAnzeiger (ksta.de)

VGH BADEN-WÜRTTEMBERG: SCHALLSCHUTZ HOCKENHEIM – EISENBAHN-BUNDESAMT MUSS ÜBER ANSPRUCH DER STADT AUF WEITERE SCHALL- SCHUTZMASSNAHMEN NEU ENTSCHEIDEN

Auf der Gemarkung Hockenheim verlaufen die Eisenbahnstrecken Mannheim-Rastatt (Rheintalbahn) und Mannheim-Stuttgart (Neubaustrecke). Der in Rede stehende Abschnitt der Neubaustrecke wurde 1981 planfestgestellt und 1987 in Betrieb genommen. Die Stadt Hockenheim ist der Auffassung, ihr stehe aus einer mit der Deutschen Bahn abgeschlossenen Vereinbarung ein Anspruch auf verbesserten Lärmschutz entlang dieser Eisenbahnstrecken zu, und verfolgte diesen zunächst mit einer Klage vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe. 2012 beantragte die im vorliegenden Verfahren beigeladene DB Netz AG die Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung für Maßnahmen zur Anpassung des Schallschutzes auf der Gemarkung Hockenheim. Das Eisenbahn-Bundesamt stellte 2018 den Plan für dieses Vorhaben fest. Hiergegen wendet sich die Große Kreisstadt Hockenheim im vorliegenden Klageverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof, weil sie der Auffassung ist, mit den planfestgestellten Maßnahmen sei ihr – weiter gehender – Anspruch auf Verbesserung des Lärmschutzes auf ihrer Gemarkung noch nicht erfüllt.

Dem ist der 5. Senat des VGH gefolgt, wie sich aus den nunmehr vorliegenden und den Beteiligten zugestellten Entscheidungsgründen ergibt. Dort führt der Senat aus, der geltend gemachte Anspruch der Stadt Hockenheim folge aus einer Nebenbestimmung zu dem Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart aus dem Jahr 1981. Dort habe die damals sowohl als Planfeststellungsbehörde als auch als Vorhabenträgerin handelnde Deutsche Bundesbahn zugunsten der Großen Kreisstadt Hockenheim eine Schallschutzgarantie abgegeben und sich verpflichtet, bei einer Überschreitung der garantierten Lärmwerte durch die im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke tatsächlich vorhandene verkehrliche Belastung weitere Maßnahmen zum aktiven Schallschutz zu treffen. Die garantierten Lärmwerte würden seit der Inbetriebnahme des auf Gemarkung Hockenheim verlaufenden Abschnitts der Neubaustrecke im Jahr 1987 nicht eingehalten. Dies sei zwischen den Beteiligten unstrittig und folge zudem aus einer im Jahr 2007 durchgeführten schalltechnischen Untersuchung. Daher stehe der Stadt Hockenheim ein Anspruch auf weitere aktive Schallschutzmaßnahmen zu. Durch das im Jahr 2018 planfestgestellte Vorhaben „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“ der DB Netz AG, welches im Wesentlichen die Erhöhung einer bestehenden Raumgitterwand auf einer Länge von ca. 132 m zum Gegenstand habe, werde der Anspruch der Großen Kreisstadt Hockenheim auf weitere aktive Schallschutzmaßnahmen nicht erfüllt, weil unter anderem die dadurch erreichbare Verbesserung des Lärmschutzes hinter den 1981 garantierten Lärmwerten zurückbleibe. Schließlich stehe dem geltend

gemachten Anspruch auch nicht die Einrede der Verjährung entgegen. Denn ungeachtet dessen, dass nur die DB Netz AG und nicht das Eisenbahn-Bundesamt als Schuldnerin des geltend gemachten Anspruchs die Einrede der Verjährung erhoben habe, habe die Stadt Hockenheim ihren Anspruch während des im Jahr 2013 durchgeführten Anhörungsverfahrens für das Vorhaben „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“ und damit jedenfalls rechtzeitig geltend gemacht.

**Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 21.05.2021,
Az.: 5 S 2545/18**

Pressemitteilung des VGH Baden-Württemberg vom 21.06.2021

OLG ZWEIBRÜCKEN: KOLLISION EINES KRAFTFAHRZEUGES MIT EINEM AM FAHRBAHNRAND STEHENDEN KIND

Der zum Unfallzeitpunkt elfjährige Kläger befand sich auf dem Weg zur Schule und wollte die Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße/Logenstraße in Kaiserslautern an einer Fußgängerampel überqueren. Er stellte sich an den äußersten Rand der Bordsteinkante, um dort zu warten, bis die Lichtzeichenanlage „grün“ zeigt. Die Beklagte fuhr mit ihrem Pkw in einem Abstand von deutlich unter einem Meter zum rechten Fahrbahnrand an dem Kind vorbei und erfasste es. Weitere Einzelheiten ließen sich hierzu nicht aufklären. Die Verkehrssituation hätte es aber zugelassen, mit weit größerem Abstand an dem Kind vorbeizufahren. Der Kläger wurde erheblich verletzt. Er verlangt von der Fahrzeughalterin und deren Haftpflichtversicherung Schadensersatz und Schmerzensgeld.

Das LG Kaiserslautern hat der Klage mit einer Haftungsquote von 80 % zulasten der Beklagten stattgegeben. Deren Berufung hiergegen hatte keinen Erfolg. Dies hat der 1. Zivilsenat mit Beschluss entschieden. Ein Kraftfahrzeugführer ist danach grundsätzlich nicht berechtigt, innerorts die Fahrbahn bis an den rechten Bordstein heran zu befahren, wenn hieraus Risiken für Passanten entstehen. Erst recht muss das gegenüber am Fahrbahnrand an einer Fußgängerampel stehen-

den Kindern gelten. Zwar ist dem Kläger vorzuwerfen, dass er sich an den äußersten Rand der Bordsteinkante gestellt hat, sodass er von dem vorbeifahrenden Fahrzeug erfasst werden konnte. Auch einem elfjährigen Schüler muss bewusst sein, dass diese Position an einer stark befahrenen Straße gefährlich ist und erhebliche Schäden auslösen kann. Dieses Mitverschulden rechtfertigt auch nach Auffassung des Senats aber keine Mithaftung des Klägers in Höhe von mehr als 20 %. In die Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes hat der Senat auch das Regulierungsverhalten der Haftpflichtversicherung eingestellt. Die Versicherung hatte an den Kläger über beinahe sieben Jahre hinweg keinerlei immateriellen Ausgleich geleistet.

Beschluss des OLG Zweibrücken vom 26.04.2021, Az.: 1 U 141/19

Pressemitteilung des OLG Zweibrücken vom 09.06.2021

Vorinstanz:

LG Kaiserslautern, Urteil vom 21.06.2019, Az.: 3 O 357/16

OLG KOBLENZ: „RENNMODUS“ ERHÖHT BETRIEBSGEFAHR – TOURISTENFAHRT MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT AUF EINER MOTORSPORT-RENNSTRECKE IST SO UNFALLTRÄCHTIG, DASS AUCH BEI EINEM FREMDVERSCHULDETEN UNFALL DIE HAFTUNG AUS BETRIEBSGEFAHR BLEIBT

Im September 2018 nutzte der Geschäftsführer der Klägerin deren Fahrzeug für eine sogenannte Touristenfahrt auf einer Motorsport-Rennstrecke. Hierbei passierte er mit einer Geschwindigkeit von ca. 160 bis 170 km/h zunächst eine Bergkuppe und die anschließende, nur eingeschränkt einsehbare Linkskurve, bevor er die Kontrolle über das Auto verlor und in die Leitplanke einschlug. Ursächlich für den Unfall war eine Kühlmittelspur, die das Fahrzeug des Beklagten hinterlassen hatte.

Die Klägerin hat den Beklagten und dessen Haftpflichtver-

sicherung auf Schadensersatz in Höhe von rund 65.000 € in Anspruch genommen. Das Landgericht hat der Klägerin einen Anspruch in Höhe von 75 % des geltend gemachten Schadens zugesprochen und die Klage im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung hat es darauf verwiesen, dass die vom Fahrzeug der Klägerin ausgehende Betriebsgefahr mit 25 % zu Buche schla-ge. Die Betriebsgefahr trete hier unter anderem deshalb nicht hinter dem Verschulden des Beklagten zurück, weil nicht ausgeschlossen werden könne, dass der Unfall bei angepasster Geschwindigkeit und Beachtung des Sichtfahrgebotes hätte

verhindert werden können. Hiermit war die Klägerin nicht einverstanden und hat Berufung eingelegt.

Nach Auffassung des Senates ist die Entscheidung des LG nicht zu beanstanden. Maßgeblich sei, dass die konkrete Nutzung des Fahrzeugs dessen Betriebsgefahr erhöht habe, weshalb diese nicht hinter dem Verschulden des Beklagten zurücktrete. Erhöht sei eine Betriebsgefahr, wenn die regelmäßig und notwendigerweise mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbundenen Gefahren durch besondere Umstände vergrößert werden. Dies sei regelmäßig bei Fahrmanövern der Fall, die besondere Gefahren mit sich bringen. So verhalte es sich hier. Das Auto der Klägerin sei auf der Rennstrecke bei eingeschränkter Sicht mit hoher Geschwindigkeit im „Rennmodus“ gefahren worden. Der Unfallvermeidungsspielraum sei nahezu auf null reduziert gewesen. Ein Zurücktreten der Betriebs-

gefahr komme daher nicht in Betracht. Es sei auch nicht zu beanstanden, die Betriebsgefahr mit 25 % anzusetzen.

Auf den mit Beschluss erteilten Hinweis, dass die Berufung keinen Erfolg haben wird, hat die Klägerin das Rechtsmittel zurückgenommen. Das Verfahren ist damit rechtskräftig abgeschlossen.

Beschluss des OLG Koblenz vom 05.01.2021, Az.: 12 U 1571/20

Vorinstanz:

LG Koblenz, Az.: 10 O 223/19

Pressemitteilung des OLG Koblenz vom 15.06.2021

BGH: SCHADENSERSATZANSPRUCH GEGEN DEN ZULIEFERER DER IN DEN DIESELFahrZEUGEN VERBAUTEN SOFTWARE

Der unter anderem für das Kapitalmarktrecht zuständige II. Zivilsenat hat zu entscheiden, ob Aktionären der Volkswagen AG wegen Beihilfe zu einer unterbliebenen oder nicht rechtzeitigen Information des Kapitalmarkts Schadensersatzansprüche gegen den Zulieferer der in Dieselfahrzeugen verbauten Software zustehen.

Sachverhalt:

Die Kläger erwarben im Dezember 2013 Vorzugsaktien der Volkswagen AG für gut 12.000 €. Am 3. September 2015 räumte die Volkswagen AG gegenüber US-amerikanischen Behörden ein, eine Software in ihren Dieselfahrzeugen verbaut zu haben, die erkennt, ob sich das Fahrzeug in einem Prüfzyklus zur Ermittlung von Emissionswerten befindet. In diesem Fall schaltete das System in einen Modus, der eine höhere Abgasrückführungsrate und damit einen geringeren Ausstoß an Stickoxiden bewirkt. Dadurch ergeben sich auf dem Prüfstand geringere Stickoxid-Emissionswerte als im normalen Fahrbetrieb. Im September 2015 veräußerten die Kläger die Aktien für rund 8.500 €. Wenige Tage später informierte die Volkswagen AG durch Ad-hoc-Mitteilungen den Kapitalmarkt erstmals über die Verwendung der Software.

Die Beklagte lieferte der Volkswagen AG die Software. Die Kläger begehren von ihr Ersatz des Unterschiedsbetrags zwischen ihren Erwerbsaufwendungen und dem Veräußerungserlös. Sie legen der Beklagten zur Last, durch die Softwarelieferung Beihilfe zur unterbliebenen bzw. nicht rechtzeitigen Information des Kapitalmarkts durch die Volkswagen AG geleistet und sie dadurch geschädigt zu haben.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Klage hat in den Vorinstanzen keinen Erfolg gehabt.

Das Landgericht hat offen gelassen, ob die Volkswagen AG ein beihilfefähiges Kapitalmarktdelikt begangen hat. Nach Auffassung des Gerichts hat die Beklagte durch die Lieferung der Software schon objektiv keine Hilfe zur Begehung eines solchen Delikts geleistet. Es sei nicht erkennbar, dass die Beklagte die Volkswagen AG in ihrem Entschluss zum Verschweigen des Softwareeinsatzes bestärkt habe. Zudem fehle es an einem ausreichenden deliktischen Sinnbezug der Softwarelieferung zu einem ihr nachfolgenden Kapitalmarktdelikt der Volkswagen AG.

Mit der vom Landgericht zugelassenen Revision verfolgen die Kläger ihr Schadensersatzbegehren weiter.

Vorinstanzen:

Amtsgericht Ludwigsburg – Urteil vom 11. Dezember 2019 – 7 C 337/19

Landgericht Stuttgart – Urteil vom 22. Juli 2020 – 5 S 11/20

Die maßgeblichen Vorschriften lauten:

§ 823 BGB Schadensersatzpflicht

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen

zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

§ 826 BGB Sittenwidrig vorsätzliche Schädigung

Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

§ 830 BGB Mittäter und Beteiligte

(1) Haben mehrere durch eine gemeinschaftlich begangene unerlaubte Handlung einen Schaden verursacht, so ist jeder für den Schaden verantwortlich. Das Gleiche gilt, wenn sich nicht ermitteln lässt, wer von mehreren Beteiligten den Schaden durch seine Handlung verursacht hat.

(2) Anstifter und Gehilfen stehen Mittätern gleich.

Pressemitteilung Nr. 096/2021 des BGH vom 18.05.2021

BGH: ANFORDERUNGEN AN SCHÄTZUNG DER GESAMTLAUFLEISTUNG EINES FAHRZEUGS

BGB §§ 31, 826

BGH, Urteil vom 27.04.2021 – VI ZR 812/20

Vorinstanzen:

OLG Köln, Urteil vom 30.04.2020 – 25 U 53/18
LG Aachen, Urteil vom 26.10.2018 – 7 O 115/18

Leitsatz:

Zur Schätzung der Gesamtleistung eines Fahrzeugs im Zusammenhang mit der Berechnung der gezogenen Nutzungsvorteile. (Rn. 15)

Tenor:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 25. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 30. April 2020 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Herstellerin des in ihrem Fahrzeug eingebauten Dieselmotors auf Schadensersatz wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung in Anspruch.

Die Klägerin erwarb am 13. April 2011 von einem Autohaus einen neuen Škoda Yeti Greenline 1.6 TDI zum Kaufpreis von 23.000 €. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten hergestellten Dieselmotor des Typs EA189 EU 5 ausgestattet. Dieser enthielt eine Steuerungssoftware, die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand den Prüfzyklus durchlief oder sich im normalen Straßenverkehr befand. Im Prüfstandsbe-

trieb bewirkte die Software eine im Vergleich zum Normalbetrieb erhöhte Abgasrückführungsrate, wodurch die Grenzwerte für Stickoxidemissionen der Abgasnorm Euro 5 auf dem Prüfstand eingehalten werden konnten.

Nachdem das Kraftfahrtbundesamt diese Abgassteuerung als unzulässige Abschaltvorrichtung eingestuft hatte, rief die Beklagte Fahrzeuge mit Motoren der Baureihe EA189 zurück, um eine geänderte Software aufzuspielen. Das Fahrzeug der Klägerin wurde nicht nachgerüstet.

Mit Rechtsanwaltsschreiben forderte die Klägerin die Beklagte zur Erstattung des Kaufpreises abzüglich gezogener Nutzungen gegen Rückgabe des Fahrzeugs bis 29. März 2018 auf.

Mit ihrer Klage verlangt die Klägerin Schadensersatz in Höhe von 21.689 € (Kaufpreis in Höhe von 23.000 € abzgl. Nutzungsvorteilen zzgl. ausgerechneter Deliktzinsen) nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus 23.000 € seit 1. April 2018 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs, Feststellung des Annahmeverzugs, Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten und Feststellung, dass der Klägerin weitere Schäden zu ersetzen sind, die ihr aus der Manipulation des Motors oder entsprechenden Behebungsmaßnahmen am Fahrzeug entstehen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht – unter Abweisung der Klage im Übrigen und Zurückweisung der weitergehenden Berufung – das erstinstanzliche Urteil abgeändert und die Beklagte verurteilt, an die Klägerin 7.963,52 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus 11.407,82 € vom 30. März 2018 bis 20. April 2020 und aus 7.963,52 € seit dem 21. April 2020 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs zu zahlen. Es hat den Annahmeverzug festgestellt und die Beklagte zur Zahlung von Rechtsanwaltskosten verurteilt.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision bean-

trägt die Klägerin, das Urteil des Berufungsgerichts teilweise abzuändern und die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 10.469,60 € nebst Zinsen in Höhe von 4 % aus 13.339,85 € vom 30. März 2018 bis 20. April 2020 und aus 10.469,60 € seit dem 21. April 2020 Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs zu zahlen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung, soweit für das Revisionsverfahren von Interesse, im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Der Klägerin stehe ein Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus §§ 826, 31 BGB zu. Die Beklagte habe die Klägerin durch das Inverkehrbringen des im streitgegenständlichen Fahrzeug verbauten Motors, der mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgerüstet gewesen sei, vorsätzlich sittenwidrig geschädigt. Auf den zu erstattenden Kaufpreis müsse sich die Klägerin allerdings im Wege der Vorteilsausgleichung eine Nutzungsentschädigung anrechnen lassen. Angesichts einer für das streitgegenständliche Fahrzeug zu schätzenden durchschnittlichen Gesamtlauflistung von 250.000 km und der mit dem Fahrzeug gefahrenen Strecke von 163.440 km ergebe sich eine vom Kaufpreis abzuziehende Nutzungsentschädigung von 15.036,48 €. Es verbleibe daher eine Restforderung von 7.963,52 €.

II.

Die Revision der Klägerin, die sich allein gegen die tatrichterliche Schätzung der Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs von 250.000 km statt – so die Klägerin – 300.000 km richtet, ist unbegründet.

1. Die Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs ist in erster Linie Sache des nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters. Sie ist revisionsrechtlich nur daraufhin überprüfbar, ob der Tatrichter erhebliches Vorbringen der Parteien unberücksichtigt gelassen, Rechtsgrundsätze der Schadensbemessung verkannt, wesentliche Bemessungsfaktoren außer Betracht gelassen oder seiner Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt hat. Es ist insbesondere nicht Aufgabe des Revisionsgerichts, dem Tatrichter eine bestimmte Berechnungsmethode vorzuschreiben (st. Rspr., vgl. nur Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 79 m.w.N.).

2. Rechtlich erhebliche Fehler der tatrichterlichen Schätzung zeigt die Revision nicht auf.

a) Bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung der anzurechnenden Vorteile ist das Berufungsgericht von folgender Berechnungsformel ausgegangen:

Bruttokaufpreis x gefahrene Strecke (seit Erwerb)

Nutzungsvorteil = $\frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrte Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$

Diese Berechnungsmethode ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. Senatsurteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 12).

b) Entgegen der Ansicht der Revision ist die Schätzung der Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 250.000 km durch das Berufungsgericht nicht deshalb zu beanstanden, weil es an Anhaltspunkten für die Annahme einer solchen Gesamtlauflistung durch das Berufungsgericht fehle und das Berufungsgericht sich nicht mit Vortrag der Klägerin zur Gesamtlauflistung befasst habe.

aa) Umstände, die für die Prognose der Gesamtlauflistung in erster Linie maßgeblich sind, nämlich Fahrzeugtyp und Baujahr, hat das Berufungsgericht in seinem Urteil festgestellt. Auf dieser Grundlage hat es in revisionsrechtlich nicht zu beanstandender Weise die Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs auf 250.000 km geschätzt. Mit dieser Schätzung bewegt sich das Berufungsgericht innerhalb der Bandbreite der von anderen Gerichten jeweils vorgenommenen Schätzung der Gesamtlauflistung, und zwar nicht am unteren Rand (vgl. hierzu Reinking/Eggert, Der Autokauf, 14. Aufl., Rn. 3574; Staudinger/Kaiser, BGB, Neubearbeitung 2012, § 346 Rn. 261). Einer näheren Begründung des Berufungsgerichts für seine Schätzung der Gesamtlauflistung hätte es danach nur bedurft, hätte die Klägerin weitere aussagekräftige Umstände, die die Gesamtlauflistung des Fahrzeugs beeinflussen, dargetan (vgl. Senatsurteil vom 23. März 2021 – VI ZR 3/20, juris Rn. 11). Solchen Vortrag zeigt die Revision nicht auf.

bb) Die Klägerin hat in ihrer Klageschrift lediglich vorgetragen, die Gesamtlauflistung des Fahrzeugs sei auf 300.000 km zu schätzen, wobei die von der Rechtsprechung angenommene zu erwartende Gesamtlauflistung für Pkw zwischen 100.000 und 400.000 km schwanke. Sie hat die aus ihrer Sicht im Streitfall anzunehmende Gesamtlauflistung von 300.000 km damit begründet, dass bei einer an einem nicht näher benannten Tag durchgeführten Recherche auf einer Internetplattform über 5.000 Pkw der Marken Volkswagen, Škoda und Seat mit mehr als 300.000 km Laufleistung erhältlich gewesen seien, davon über 4.000 Fahrzeuge mit Dieselmotor.

Dieser Vortrag enthält jedoch keine die Prognose der Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs beeinflussenden Umstände, mit denen sich das Berufungsgericht als Grundlage seiner Schätzung hätte auseinandersetzen müssen. Dem Vortrag ist weder zu entnehmen, in welchem Zustand die Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller waren, die angeboten wurden, noch, um welche Fahrzeugtypen und Baujahre es sich handelte. Das Berufungsgericht war – entgegen der Ansicht der Revision – angesichts dieses Vortrags nicht gehalten, auf eine Schätzung zu verzichten und zur Frage der zu prognostizierenden Gesamtlauflistung des streitgegenständlichen Fahrzeugs ein Sachverständigengutachten einzuholen.

BGH: BERÜCKSICHTIGUNG DES FINANZIERUNGS-AUFWANDS BEI RÜCKABWICKLUNG EINES PKW-KAUFES

BGB §§ 31, 249, 826, 849

BGH Urteil vom 13.04.2021 – VI ZR 274/20

Vorinstanzen:

OLG Köln, Urteil vom 19.02.2020 – 27 U 52/19
LG Köln, Urteil vom 19.07.2019 – 16 O 406/18

Leitsatz:

Zum Umfang der Haftung eines Automobilherstellers nach §§ 826, 31 BGB gegenüber dem Käufer des Fahrzeugs in einem sogenannten Dieselfall (hier: Ersatzfähigkeit von Finanzierungskosten, Feststellung des Annahmeverzugs). (Rn. 13 – 25)

Tenor:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 27. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 19. Februar 2020 wird zurückgewiesen.

Die Kostenentscheidung der Vorinstanzen wird – angesichts der teilweisen Klagerücknahme in der Revisionsinstanz – wie folgt geändert: Die Kosten der ersten Instanz trägt die Klägerin zu 38 % und die Beklagte zu 62 %. Die Kosten der zweiten Instanz trägt die Klägerin zu 13 % und die Beklagte zu 87 %.

Die bis zum 27. November 2020 entstandenen Kosten des Revisionsverfahrens tragen die Klägerin zu 16 % und die Beklagte zu 84 %. Die danach entstandenen Kosten des Revisionsverfahrens trägt die Beklagte.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt den beklagten Kraftfahrzeughersteller wegen der Verwendung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung, die zu erhöhten Schadstoffemissionen führte, auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Klägerin erwarb mit Kaufvertrag vom 1. Februar 2013 von einem Autohändler einen von der Beklagten hergestellten, gebrauchten VW Golf mit einer Laufleistung von 12.566 km zum Preis von 18.500 €. Der Kaufpreis wurde in Höhe von 2.750 € bar gezahlt und im Übrigen durch die Volkswagen Bank finanziert. Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten und hergestellten Dieselmotor der Baureihe EA189 ausgestattet. Dieser enthielt eine Steuerungssoftware,

die erkannte, ob das Fahrzeug auf einem Prüfstand den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) durchlief oder sich im normalen Straßenverkehr befand. Im Prüfstandsbetrieb bewirkte die Software eine im Vergleich zum Normalbetrieb erhöhte Abgasrückführungsrate, wodurch die Grenzwerte für Stickoxidemissionen der Abgasnorm Euro 5 auf dem Prüfstand eingehalten werden konnten.

Die Klägerin tätigte Aufwendungen für das Fahrzeug von insgesamt 1.036,06 € (Werkstattkosten etc.). Mit vorgerichtlichem Anwaltsschreiben vom 12. Juli 2018 verlangte sie von der Beklagten die Erstattung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe des Fahrzeugs, was die Beklagte mit Schreiben vom Folgetag ablehnte.

Die Klägerin hat behauptet, dass sie das Finanzierungsdarlehen vollständig getilgt habe. Hierfür und für die Kaufpreisanzahlung habe sie insgesamt 21.775,55 € geleistet. Sie hat erstinstanzlich beantragt, die Beklagte zu verurteilen, 21.775,55 € und weitere 1.036,06 € (Aufwendungsersatz) nebst Verzugszinsen seit dem 27. Juli 2018 zu zahlen, Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs und Zahlung einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung. Sie hat ferner beantragt, die Beklagte zu verurteilen, Zinsen in Höhe von 4 % auf die Kaufpreis- und Darlehenszahlungen ab dem jeweiligen Zahlungszeitpunkt bis zum Verzugsbeginn sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten von 1.242,84 € nebst Verzugszinsen zu zahlen. Schließlich hat die Klägerin beantragt festzustellen, dass sich die Beklagte mit der Fahrzeugrücknahme in Annahmeverzug befinde und verpflichtet sei, etwaige weitere Schäden aus der Fahrzeugmanipulation zu ersetzen.

Das Landgericht hat die Beklagte verurteilt, 15.605,64 € nebst Verzugszinsen seit dem 27. Juli 2018 Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs, weitere 1.029,35 € (vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) nebst Verzugszinsen seit dem 27. Juli 2018 sowie Deliktzinsen in Höhe von 4 % aus 2.750 € für die Zeit vom 1. Februar 2013 bis zum 26. Juli 2018 an die Klägerin zu zahlen. Ferner hat es den Annahmeverzug der Beklagten festgestellt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Die Berufungen beider Parteien gegen das Urteil des Landgerichts sind erfolglos geblieben.

Mit der vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag aus den Vorinstanzen teilweise weiter, und zwar hinsichtlich der von den Vorinstanzen für ersatzfähig gehaltenen Finanzierungskosten in Höhe von 3.275,55 € (21.775,55 € minus 18.500 €) und der Feststellung des Annahmeverzugs. Soweit die Revision weiter geltend gemacht hat, dass das Berufungsgericht die

Beklagte zu Unrecht verurteilt habe, die für das Fahrzeug getätigten Aufwendungen in Höhe von 1.036,06 € zu erstatten und Deliktzinsen aus 2.750 € für die Zeit vom 1. Februar 2013 bis zum 26. Juli 2018 zu zahlen, hat die Klägerin ihre Klage in der Revisionsinstanz mit Zustimmung der Beklagten zurückgenommen.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht, dessen Urteil bei juris und unter BeckRS 2020, 6990 veröffentlicht ist, hat zur Begründung seiner Entscheidung – auch durch Bezugnahme auf die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils – im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Die Klägerin habe einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB. Die Beklagte habe die Klägerin durch das Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgerüstet gewesen sei, vorsätzlich sittenwidrig geschädigt. Der Schaden der Klägerin liege im Erwerb des Fahrzeugs, den sie in Kenntnis der Abschalteneinrichtung nicht getätigt hätte.

Die Klägerin habe Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises in Höhe von 18.500 € abzüglich einer Nutzungschädigung von 6.169,03 €. Zu ersetzen seien weiter die getätigten Aufwendungen in Höhe von 1.036,06 € sowie die Kosten der Finanzierung von 3.275,55 €, sodass sich ein Anspruch in Höhe von 15.605,64 € ergebe. Annahmeverzug gemäß § 293 BGB sei durch das vorgerichtliche Schreiben der Klägerin vom 12. Juli 2018 eingetreten.

II.

Mit der teilweisen Klagerücknahme ist das Urteil des Berufungsgerichts, soweit es die Beklagte zur Zahlung von Deliktzinsen verurteilt hat, wirkungslos und die Revision der Beklagten insoweit gegenstandslos geworden. Ebenfalls gegenstandslos ist die Revision, soweit sie die von den Vorinstanzen für ersatzfähig gehaltenen Aufwendungen in Höhe von 1.036,06 € betrifft. Diese sind in dem zugesprochenen Schadensersatzbetrag von 15.605,64 € nicht enthalten. Bereits aus dem Kaufpreis zuzüglich der Finanzierungskosten (insgesamt 21.775,55 €) abzüglich des von den Vorinstanzen errechneten Nutzungsvorteils (6.169,03 €) ergibt sich mit 15.606,52 € ein Betrag, der den ausgeurteilten Betrag geringfügig übersteigt. Dem landgerichtlichen Urteil, auf das das Berufungsgericht Bezug genommen hat, ist eindeutig zu entnehmen, dass eine Hinzurechnung der Aufwendungen versehentlich unterblieben ist.

III.

Soweit die Revision nicht gegenstandslos ist, ist sie unbegründet.

1. Die Zuerkennung von Finanzierungskosten in Höhe von 3.275,55 € hält der revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

a) Aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden ist zunächst die Annahme der Vorinstanzen, dass mit dem Erwerb des VW Golf am 1. Februar 2013 ein auf Kaufpreiserstattung zug um zug gegen Übereignung des Fahrzeugs gerichteter Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen die Beklagte aus sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung gemäß § 826 BGB entstanden ist (vgl. Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 Rn. 12 ff.). Dies zieht auch die Revision nicht in Zweifel.

b) Ebenfalls zutreffend haben die Vorinstanzen angenommen, dass die Verpflichtung der Beklagten, die Klägerin gemäß §§ 826, 249 Abs. 1 BGB so zu stellen, als wäre es nicht zu dem Fahrzeugerwerb gekommen, neben dem gezahlten Kaufpreis auch die mit dem Erwerb verbundenen Finanzierungskosten umfasst (vgl. etwa OLG München, Urteil vom 15. Juli 2020 – 20 U 2914/19, juris Rn. 34; OLG Koblenz, Urteil vom 5. Juni 2020 – 8 U 1803/19, juris Rn. 124 m.w.N.).

aa) Der Einwand der Revision, das Berufungsgericht habe schon nicht festgestellt, dass die Klägerin den Darlehensvertrag in Kenntnis der „EA189-Thematik“ nicht geschlossen hätte, greift nicht durch. Es liegt auf der Hand und bedurfte keiner gesonderten Feststellung, dass es ohne den irrumsbedingten Fahrzeugerwerb auch nicht zur Finanzierung des Kaufpreises gekommen wäre. Die Klägerin hat nicht etwa ein Darlehen zur freien Verwendung aufgenommen, sondern ein Darlehen bei der Volkswagen Bank, das allein und konkret der Finanzierung des streitgegenständlichen Fahrzeugerwerbs diene. Dies folgt schon aus dem Darlehensantrag, auf den die Vorinstanzen konkret Bezug genommen haben.

bb) Ob die Finanzierungskosten auch beim Erwerb eines anderen Fahrzeugs angefallen wären, spielt entgegen der Ansicht der Revision schon deshalb keine Rolle, weil ein hypothetischer alternativer Fahrzeugerwerb nicht festgestellt ist, ohne dass die Revision diesbezüglich übergangenen Instanzvortrag oder übergangene Beweisantritte aufzeigen würde.

c) Die Höhe der Finanzierungskosten haben die Vorinstanzen unangefochten mit 3.275,55 € festgestellt (2.323,54 € Darlehenszinsen, 952,01 € für eine Kreditausfallversicherung).

d) Der Einwand der Revision, dass die Kosten der Finanzierung jedenfalls nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung keinen Schaden (mehr) darstellten, da der Klägerin aus dem Darlehensvertrag ein Liquiditätsvorteil in gleicher Höhe zugeflossen und verblieben sei, greift nicht durch. Der Finanzierungsaufwand ist – entgegen der Ansicht der Revision – auch nicht bei der Bemessung des Nutzungsvorteils im Rahmen der Vorteilsausgleichung zu berücksichtigen.

aa) Nach den von der Rechtsprechung im Bereich des Schadensersatzrechts entwickelten Grundsätzen der Vorteilsausgleichung sind dem Geschädigten in gewissem Umfang

diejenigen Vorteile zuzurechnen, die ihm in adäquatem Zusammenhang mit dem Schadensereignis zugeflossen sind. Es soll ein gerechter Ausgleich zwischen den bei einem Schadensfall widerstreitenden Interessen herbeigeführt werden. Der Geschädigte darf einerseits im Hinblick auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht besser gestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde. Andererseits sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet (st. Rspr., s. etwa Senatsurteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 Rn. 65; BGH, Urteile vom 6. August 2019 – X ZR 165/18, juris Rn. 8 f.; vom 30. September 2014 – X ZR 126/13, NJW 2015, 553 Rn. 14; vom 28. Juni 2007 – VII ZR 81/06, BGHZ 173, 83 Rn. 18; jeweils m.w.N.). Vor- und Nachteile müssen bei wertender Betrachtungsweise gleichsam zu einer Rechnungseinheit verbunden sein (Senatsurteil vom 16. Januar 1990 – VI ZR 170/89, NJW 1990, 1360, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 28. Juni 2007 – VII ZR 81/06, BGHZ 173, 83 Rn. 18; jeweils m.w.N.). Die Grundsätze der Vorteilsausgleichung gelten auch für einen Anspruch aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB (Senatsurteile vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 Rn. 66; vom 28. Oktober 2014 – VI ZR 15/14, VersR 2015, 75 Rn. 14, 37 ff.; jeweils m.w.N.).

bb) Der Finanzierungsaufwand diene – wie die Kaufpreiszahlung – im Streitfall dem Erwerb des Fahrzeugs und verschaffe der Klägerin keinen zusätzlichen Liquiditätsvorteil im Vergleich zu dem Zustand, der bestanden hätte, hätte die Klägerin vom Kauf Abstand genommen. Als anzurechnender Vorteil ist beiden Schadenspositionen – dem Finanzierungsaufwand und der Kaufpreiszahlung – einheitlich die Fahrzeugnutzung gegenüberzustellen, und zwar ggf. bis zur Erschöpfung beider Positionen.

cc) Bei der gemäß § 287 ZPO vorzunehmenden Bemessung des anzurechnenden Nutzungsvorteils ist das Berufungsgericht von folgender Berechnungsformel ausgegangen:

$$\text{Nutzungsvorteil} = \frac{\text{Bruttokaufpreis} \times \text{gefahrne Strecke (seit Erwerb)}}{\text{erwartete Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt}}$$

Diese Berechnungsmethode ist, wie der Senat bereits entschieden hat, revisionsrechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden (vgl. Senatsurteile vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, NJW 2020, 1962 Rn. 78 ff.; vom 30. Juli 2020 – VI ZR 354/19, NJW 2020, 2796 Rn. 12 f.).

Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht den der Klägerin zugeflossenen Nutzungsvorteil zutreffend auf der Grundlage des Kaufpreises als tauglichen Anhaltspunkt für den objektiven Fahrzeugwert ermittelt, ohne die Finanzierungskosten zu berücksichtigen (a.A. OLG Karlsruhe, Urteil vom 4. November 2020 – 13 U 1328/19, juris Rn. 67 ff.; KG, Urteil vom 26. September 2019 – 4 U 77/18, juris Rn. 177 f.;

OLG München, Urteil vom 15. Juli 2020 – 20 U 2914/19, juris Rn. 36). Zwar konnte die Klägerin das Fahrzeug nur erwerben und nutzen, weil sie nicht nur den Kaufpreis des Fahrzeugs, sondern auch die Finanzierungskosten aufgewendet hat. Die Finanzierungskosten erhöhen jedoch nicht den objektiven Wert des Fahrzeugs und vergrößern damit auch nicht den Gebrauchsvorteil, den die Klägerin aus der Nutzung des Fahrzeugs gezogen hat. Ein Fahrzeugkäufer, der den Kaufpreis fremdfinanziert, hat objektiv keinen höheren Nutzungsvorteil je gefahrenem Kilometer als ein Käufer, der das Fahrzeug mit eigenen Mitteln erwirbt.

2. Die Feststellung, dass sich die Beklagte mit der „Rücknahme“ des streitgegenständlichen Fahrzeugs in Annahmeverzug befindet, hält der revisionsrechtlichen Überprüfung ebenfalls stand. Denn jedenfalls in dem für die Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt, dem Schluss der mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz (vgl. Senatsurteil vom 30. Juli 2020 – VI ZR 397/19, NJW 2020, 2806 Rn. 30), war das Angebot der Klägerin ordnungsgemäß. Zwar hat die Klägerin in der Berufungsinstanz an ihrem unbegründeten (vgl. Senat a.a.O. Rn. 20 ff.) Begehren festgehalten, die Beklagte zur Zahlung von Deliktzinsen gemäß § 849 BGB zu verurteilen. Diese Forderung war aber, was die Revision verkennt, zu keinem Zeitpunkt mit der Übereignung des Fahrzeugs verknüpft. Die hier maßgebliche erstinstanzliche Zug-um-Zug-Verurteilung hat die Klägerin in der Berufungsinstanz verteidigt und damit konkludent ein entsprechendes wörtliches Angebot gemacht. Die Beklagte hat das Angebot durch ihren auf Klageabweisung gerichteten Berufungsantrag abgelehnt und ist spätestens dadurch entsprechend § 293 BGB in Annahmeverzug geraten.

Insoweit unterscheidet sich der Sachverhalt von dem, der dem Senatsurteil vom 2. Februar 2021 (VI ZR 449/20, juris) zugrunde lag. Dort hatte der Kläger vorprozessual (Schreiben vom 6. Dezember 2018 mit Frist zum 20. Dezember 2018) der Beklagten das Fahrzeug nur Zug um Zug gegen Zahlung eines Betrages angeboten, der die Deliktzinsen umfasste. Er hatte dann, gestützt auf dieses Schreiben und die dort angebotene Zug-um-Zug-Leistung, im Gerichtsverfahren beantragt festzustellen, dass sich die Beklagte seit dem 20. Dezember 2018 in Annahmeverzug befinde. Dies hatten die Instanzgerichte auch so ausgesprochen. Allein der Umstand, dass im Gerichtsverfahren bei den Anträgen die Deliktzinsen unter einer gesonderten Nummer aufgeführt waren, rechtfertigte angesichts des Antrags zum Annahmeverzug und der in diesem Zusammenhang erfolgten Bezugnahme auf den vorprozessualen Schriftsatz nicht den verlässlichen Schluss, dass der Kläger durch sein prozessuales Verhalten nunmehr davon abweichend das Fahrzeug der Beklagten Zug um Zug in einer den Annahmeverzug begründenden Weise angeboten hat. Im vorliegenden Fall hat demgegenüber die Klägerin weder vorprozessual noch im Verfahren die Zug-um-Zug-Leistung jemals von der Zahlung von Deliktzinsen abhängig gemacht.

EUGH: WOHNSTAZMITGLIEDSTAAZ ZUSTÄNDIG FÜR FORMELLE ÄNDERUNGEN DES FÜHRERSCHEINS

RL 2006/126/EG Art. 11 IV UAbs. 2

Die RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein in der durch die RL 2011/94/EU der Kommission vom 28.11.2011 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat, der nach Art. 11 IV UAbs. 2 dieser Richtlinie in der durch die RL 2011/94 geänderten Fassung eine Entscheidung erlassen hat, mit der er die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins wegen einer Zuwiderhandlung seines Inhabers, die bei einem vorübergehenden Aufenthalt im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaats nach der Ausstellung dieses Führerscheins stattgefunden hat, ablehnt, verwehrt, auf diesem Führerschein auch einen Vermerk über das Verbot für diesen Fahrer, in diesem Gebiet zu fahren, anzubringen, obwohl dieser Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 I dieser Richtlinie nicht in diesem Gebiet begründet hat.

EuGH (1. Kammer), Urteil vom 29.04.2021 – C-56/20 (AR/Stadt Pforzheim) (NJW 2021, 1805)

BGH: GEHÖRSVERLETZUNG DURCH NICHT-ERFASSEN VON KERNVORBRINGEN – DIESELKANDAL

GG Art. 103 Abs. 1; ZPO § 544 Abs. 9

Das Gebot rechtlichen Gehörs (Art. 103 I GG) verpflichtet das Gericht, die Ausführungen der Parteien zur Kenntnis zu nehmen und bei seiner Entscheidung in Erwägung zu ziehen. Dieses Gebot verpflichtet das Gericht unter anderem dazu, den wesentlichen Kern des Vorbringens der Partei zu erfassen und – soweit er eine zentrale Frage des jeweiligen Verfahrens betrifft – in den Gründen zu bescheiden. Von einer Verletzung dieser Pflicht ist auszugehen, wenn die Begründung der Entscheidung des Gerichts nur den Schluss zulässt, dass sie auf einer allenfalls den äußeren Wortlaut, aber nicht den Sinn des Vortrags der Partei erfassenden Wahrnehmung beruht (hier: Vortrag und Beweisantritt zu einer illegalen Abschaltanlage in einem Fahrzeug mit Dieselmotor EA189).

BGH, Beschluss vom 13.04.2021 – VI ZR 493/19 (NJW 2021, 1886)

OVG SCHLESWIG: ENTZIEHUNG DER FAHRERLAUBNIS AUF PROBE

StVG § 2 a Abs. 3

1. § 2 a Abs. 3 StVG macht die Entziehung der Fahrerlaubnis nach Versäumung der Frist zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht davon abhängig, dass dem Fahrer wegen der Fristversäumung ein Verschulden zur Last fällt.
2. Die Entziehung kann allerdings unverhältnismäßig sein, wenn der Fahrer rechtzeitig eine Fristverlängerung beantragt, gleichzeitig substantiiert die Hinderungsgründe darlegt sowie erkennbar den Willen äußert, das Aufbauseminar bei nächster Gelegenheit zu absolvieren. Im Falle der nachträglichen Verlängerung der Frist gem. § 89 Abs. 7 S. 2 LVwG hat er zudem darzutun, weshalb er an einer vorherigen Mitteilung der Hinderungsgründe innerhalb der Frist gehindert war.
3. Die vorstehenden Obliegenheiten entfallen nicht dadurch, dass die Schließung der Fahrschulen wegen des Lockdowns während der Corona-Pandemie für alle Beteiligten erkennbar war.

OVG Schleswig, Beschluss vom 31.03.2021 – 5 MB 39/20 (NJW 2021, 1771)

BGH: BESTIMMUNG DES VERSTOSSABHÄNGIGEN RECHTSSCHUTZFALLES; PFLICHT ZUR INFORMATION ÜBER KLAUSELUNWIRKSAMKEIT; LEISTUNGSAUSSCHLUSS FÜR STREITIGKEITEN ÜBER DIE AUSÜBUNG VON WIDERRUFS- ODER WIDERSPRUCHSRECHTEN

BGB § 307 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 Nr. 2; UKlaG § 1; UWG §§ 3a, 8 Abs. 1 S. 1; ARB § 4 Abs. 1 Buchst. c

1. Soweit § 4 Abs. 1 Buchst. c) ARB 2016 der Kl. die Bestimmung des sogenannten verstoßabhängigen Versicherungsfalles auch von den gegnerischen Tatsachenbehauptungen im Ausgangsstreit abhängig macht, benachteiligt die Klausel den VN entgegen Treu und Glauben unangemessen (§ 307 Abs. 1 Satz 1 BGB).
2. Zur Wirksamkeit eines Leistungsausschlusses in Rechtsschutzversicherungsbedingungen für Ausgangsstreitigkeiten über die Ausübung von Widerrufs- oder Widerspruchsrechten bei vor Beginn des Versicherungsschutzes abgeschlossenen Darlehens- oder Versicherungsverträgen.

3. Die Verpflichtung eines VR, die betroffenen VN über die Unwirksamkeit einer Klausel seiner AVB zu informieren, kann auf § 8 Abs. 1 UWG gestützt werden, weil der Verstoß einer Klausel gegen § 307 BGB zugleich einen Verstoß gegen eine Marktverhaltensregelung i.S.v. § 3 a UWG darstellt. Insoweit sind die Vorschriften über die Kontrolle Allgemeiner Geschäftsbedingungen gemäß § 1 UKlaG und des Lauterkeitsrechts nebeneinander anwendbar (Fortführung von BGH, Urt. v. 14.12.2017 – I ZR 184/15, VersR 2018, 422 = r+s 2018, 179 „Klauselersetzung“ Rn. 40 ff.).

BGH, Urteil vom 31.03.2021 – IV ZR 221/19 (OLG Düsseldorf) (r+s 2021, 325)

BGH: BEHANDLUNG VON PARTEIKOSTEN FÜR ORTSTERMIN BEI KOSTENAUFHEBUNG DURCH VERGLEICH

ZPO §§ 103, 92 Abs. 5. 2; GKG § 1 Abs. 1 S.1

Kosten, die einer Partei durch die Beauftragung von Handwerkern zwecks Vor- und Nachbereitung von Ortsterminen mit dem gerichtlichen Sachverständigen entstanden sind, sind außergerichtliche Kosten der Partei. Sie sind daher, sofern nichts anderes vereinbart wird, bei einer durch Prozessvergleich vereinbarten Kostenaufhebung im Kostenfestsetzungsverfahren nicht zu erstatten.

BGH, Beschluss vom 24.02.2021 – VII ZB 55/18 (NJW 2021, 1400)