

- | | |
|--|---|
| 1 Verkehrsrecht im Schatten des Dieselskandals | 4 Kein Schadensersatz wegen Entzug der Gebrauchsmöglichkeit |
| 1 Kein Vorrang eines Fahrstreifens | 4 „Werkstatttrisiko“ verbleibt beim Schädiger |
| 2 Schadensbegriff in § 7 Abs. 1 StVG entspricht dem des § 823 Abs. 1 BGB | 5 Anspruch für unmittelbaren Besitzer nur bei Instandhaltungspflicht |
| 3 Keine „taggenaue“ Berechnung des Schmerzensgeldes | 5 Abgrenzung zwischen „Primär-“ und „Sekundärverletzung“ |
| 3 „Andere Verkehrsteilnehmer“ sind nicht die vom Fahrbahnrand Einfahrenden | 6 Kein Anspruch auf Ersatz der Umsatzsteuer |
| | 6 Kein Unterlassungsanspruch bei Verstoß gegen Durchfahrtsverbotszone |

Verkehrsrecht im Schatten des Dieselskandals

Knapp 200 veröffentlichte Entscheidungen des Bundesgerichtshofs im Jahre 2022 allein zum Dieselskandal lassen das zivile Verkehrsrecht, welches wie bis zum August 2021 die „Dieselfälle“, ebenfalls beim VI. Zivilsenat angesiedelt ist, vom Umfang her zu Unrecht in den Hintergrund treten. Denn auch in diesem Jahr sind mehrere aufschlussreiche verkehrsrechtliche Urteile des Bundesgerichtshofs ergangen und haben in einigen Fällen zu dogmatischen Klarstellungen geführt. Dies gilt etwa für die Erkenntnis, dass die Schadensbegriffe in § 7 Abs. 1 StVG und § 823 Abs. 1 BGB identisch sind, oder auch für die Abgrenzung zwischen Primär- und Sekundärverletzungen bei der Geltendmachung eines Schmerzensgeldanspruchs. Dass bei einer fiktiven Schadensabrechnung auch dann keine Umsatzsteuer verlangt werden kann, wenn man eine umsatzsteuerpflichtige Reparatur eines Unfallfahrzeuges vornehmen lässt, dürfte eine große Praxisrelevanz aufweisen, während das Urteil des Bundesgerichtshofs zur (verneinten) drittschützenden Wirkung eines Lkw-Durchfahrtsverbots über das Verkehrsrecht hinaus vor allem für die Auslegung des § 823 Abs. 2 BGB bedeutsam erscheint. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieses Newsletters und nehmen Anregungen hierzu oder zu den anderen Übersichten aus unserem Hause gerne unter newsletter@bgh-anwalt.de entgegen.

Beidseitige Fahrbahnverengung in derselben Richtung

Kein Vorrang eines Fahrstreifens

Anwendungsfall des § 1 StVO

Der Bundesgerichtshof hatte sich mit der Haftungsverteilung aus Anlass eines Verkehrsunfalls zu befassen, bei dem zwei in derselben Richtung fahrende Kraftfahrzeuge in einer Fahrstreifenverengung kollidiert waren. Bei einer beidseitigen Fahrbahnverengung (Gefahrenzeichen 120) gelte allein das Gebot der wechselseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO); es ergebe sich auch bei zwei gleichauf in die Engstelle fahrenden Fahrzeugen kein regelhafter Vortritt des rechts fahrenden Fahrzeugs. Es gebe in diesem Fall nicht einen durchgehenden und einen endenden Fahrstreifen, sondern beide Fahrstreifen würden in einen Fahrstreifen überführt. Das Durchfahren der Engstelle sei daher für sich genommen

Post aus Karlsruhe

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, der für das Recht der unerlaubten Handlungen und Verkehrsunfälle gleichermaßen zuständige VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat eine Entlastung erfahren, die sich



allmählich auswirkt. Mit Wirkung ab dem 1. August 2021 wurde als Hilfs-spruchkörper der VIa.-Zivilsenat gebildet, der nunmehr

für alle deliktischen Schadensansprüche aus dem „Diesel-Skandal“ zuständig ist und gewiss sehr viel Arbeit haben wird, zumal die „Dieselfälle“ aufgrund des mit Spannung erwarteten Urteils des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache C-100/21 mittlerweile endgültig eine unionsrechtliche Dimension angenommen haben.

Das klassische zivile Verkehrsrecht rückt wieder mehr ins Blickfeld. Für 2022 wird eine Erhöhung der Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt um vier, bei solchen mit Personenschäden um neun Prozent gegenüber dem Vorjahr prognostiziert. Hoffen wir dennoch, dass das Jahr 2023 mehr positive Schlagzeilen liefert als das zu Ende gehende. Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen für Weihnachten alles Gute und ein friedliches und gesundes Neues Jahr. Weitere Newsletter finden Sie unter www.bgh-anwalt.de.

Dr. Siegfried Mennemeyer
Rechtsanwalt beim Bundesgerichtshof
auch Fachanwalt für Arbeitsrecht

nicht mit einem Fahrstreifenwechsel im Sinne des § 7 Abs. 5 StVO verbunden. Nichts anderes gelte, wenn beide Fahrzeuge gleichauf und mit gleicher Geschwindigkeit an die Engstelle gelangten. Auch in diesem Fall gebühre dem rechts fahrenden Fahrzeug nicht regelhaft der Vortritt. Somit seien die Fahrzeugführer gehalten, sich unter gegenseitiger Rücksichtnahme (§ 1 StVO) darüber zu verständigen, wer als erster in die Engstelle einfahren dürfe. Gelingt die Verständigung nicht, so seien sie dazu verpflichtet, im Zweifel jeweils dem anderen den Vortritt zu lassen.

BGH, Urteil vom 8. März 2022 – VI ZR 47/21

An diesem Verfahren war unsere Sozietät beteiligt.

Schadensersatz nach blockierten Straßenbahnschienen

Schadensbegriff in § 7 Abs. 1 StVG entspricht dem des § 823 Abs. 1 BGB

BGH bejaht Anspruch des ÖPNV-Unternehmens

Aufgrund eines Verkehrsunfalls hatte ein Kraftfahrzeug die Straßenbahnschienen blockiert. Der Bundesgerichtshof bejahte dem Grunde nach eine Haftung des Fahrzeughalters für die hieraus entstandenen Schäden des Verkehrsunternehmens (u.a. Schienenersatzverkehr und Kostenpauschalen). Der Schadensbegriff des § 7 Abs. 1 StVG ("eine Sache beschädigt") entspreche dem des § 823 Abs. 1 BGB. Würden die Eigentümerbefugnisse durch eine tatsächliche Einwirkung auf die Sache derart beeinträchtigt, dass deren Verwendungsfähigkeit vorübergehend praktisch aufgehoben sei, bedürfe es für die Annahme einer Eigentumsverletzung nicht zusätzlich der Überschreitung einer zeitlich definierten Erheblichkeitsschwelle. Die erforderliche Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung folge bereits aus dem Entzug des bestimmungsgemäßen Gebrauchs, der wie eine zeitweilige Wegnahme der Sache wirke.

Daher stelle die Blockade einer Schiene durch ein verunfalltes Kraftfahrzeug, die dazu führe, dass das Gleis deshalb an der blockierten Stelle nicht (mehr) befahren werden könne, in Bezug auf die blockierte Schiene eine Sachbeschädigung bzw. Eigentumsverletzung dar. Bei der Blockade einer Schiene durch ein verunfalltes Kraftfahrzeug fehle es auch nicht am Zurechnungszusammenhang im Rahmen des haftungsbegründenden Tatbestands.

BGH, Urteil vom 27. September 2022 – VI ZR 336/21

An diesem Verfahren war unsere Sozietät beteiligt.

Leitsatz

Bei einer beidseitigen Fahrbahnverengung (Gefahrenzeichen 120 nach Anlage 1 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO) gilt das Gebot der wechselseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO). Ein regelhafter Vorrang eines der beiden bisherigen Fahrstreifen besteht nicht.

Leitsätze

- 1. Der Schadensbegriff des § 7 Abs. 1 StVG entspricht dem des § 823 Abs. 1 BGB.*
- 2. Die Verletzung des Eigentums an einer Sache bzw. die Beschädigung einer Sache kann nicht nur durch eine Beeinträchtigung der Sachsubstanz, sondern auch durch eine sonstige die Eigentümerbefugnisse treffende tatsächliche Einwirkung auf die Sache selbst erfolgen, die deren Benutzung objektiv verhindert. Voraussetzung ist stets, dass die Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Verwendung der Sache ihren Grund in einer unmittelbaren Einwirkung auf die Sache selbst hat. Werden die Eigentümerbefugnisse durch eine tatsächliche Einwirkung auf die Sache derart beeinträchtigt, dass deren Verwendungsfähigkeit vorübergehend praktisch aufgehoben ist, bedarf es für die Annahme einer Eigentumsverletzung bzw. einer Sachbeschädigung grundsätzlich nicht zusätzlich der Überschreitung einer zeitlich definierten Erheblichkeitsschwelle. Die erforderliche Intensität der Nutzungsbeeinträchtigung folgt hier grundsätzlich bereits aus dem Entzug des bestimmungsgemäßen Gebrauchs (hier: Blockade einer Schiene durch ein verunfalltes Kraftfahrzeug, die dazu führt, dass das Gleis deshalb an der blockierten Stelle nicht befahren werden kann).*

Körperschäden nach Verkehrsunfall

Keine „taggenaue“ Berechnung des Schmerzensgeldes

Entstandene Lebensbeeinträchtigung maßgeblich

Aus Anlass eines Verkehrsunfalles, bei dem ein Unfallhelfer erhebliche Verletzungen erlitten hatte, befasste sich der Bundesgerichtshof mit grundsätzlichen Kriterien zur Berechnung der Höhe eines Schmerzensgeldes. Maßgebend für die Höhe des Schmerzensgeldes seien im Wesentlichen die Schwere der Verletzungen, das durch diese bedingte Leiden, dessen Dauer, das Ausmaß der Wahrnehmung der Beeinträchtigung durch den Verletzten und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei gehe es nicht um eine isolierte Schau auf einzelne Umstände des Falles, sondern um eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalles. Diese habe der Tatrichter zunächst sämtlich in den Blick zu nehmen, dann die fallprägenden Umstände zu bestimmen und diese im Verhältnis zueinander zu gewichten. Dabei sei in erster Linie die Höhe und das Maß der entstandenen Lebensbeeinträchtigung zu berücksichtigen; hier liege das Schwergewicht. Auf der Grundlage dieser Gesamtbetrachtung sei eine einheitliche Entschädigung für das sich insgesamt darbietende Schadensbild festzusetzen, die sich jedoch nicht streng rechnerisch ermitteln lasse. Diesen Vorgaben werde insoweit die Methode der sogenannten „taggenauen“ Berechnung des Schmerzensgeldes aus der Addition von Tagessätzen nach der jeweiligen Behandlungsphase (Intensivstation, Normalstation, stationäre Reha-Maßnahme, ambulante Behandlung zuhause, Dauerschaden) nicht gerecht. Der Umfang des individuellen Leidens, dem ein Geschädigter infolge von Dauerschäden ausgesetzt sei, könne nicht durch die isolierte Betrachtung der körperlichen und/oder psychischen Defizite ermittelt werden. Er hänge vielmehr ganz wesentlich von den individuellen Lebensumständen des Geschädigten ab.

BGH, Urteil vom 15. Februar 2022 – VI ZR 937/20

An diesem Verfahren war unsere Sozietät beteiligt.

Fahrstreifenwechsel

„Andere Verkehrsteilnehmer“ sind nicht die vom Fahrbahnrand Einfahrenden

Zur Auslegung von § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO

Nach § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Der Bundesgerichtshof hatte die Frage zu klären, ob mit „anderen Verkehrsteilnehmern“ auch solche gemeint sind, welche aus einer Parkbucht in die Fahrbahn hinein anfahren, und verneinte dies. „Anderer Verkehrsteilnehmer“ sei grundsätzlich jede Person, die sich selbst verkehrserheblich verhalte, also körperlich und unmittelbar auf den Ablauf eines Verkehrsvorgangs einwirke. Im Rahmen des § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO sei „anderer Verkehrsteilnehmer“ aber nur ein Teilnehmer des fließenden Verkehrs und somit nicht der vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrende. Bereits der Begründung zur Vorschrift sei zu entnehmen, dass denjenigen, der den Fahrstreifen wechseln wolle, ein Höchstmaß an Sorgfaltspflicht treffe und dies für alle Arten des Nebeneinanderfahrens gelte. Vom Schutz des An- oder Einfahrenden sei in der Begründung nicht die Rede. Müsste der Fahrstreifenwechsler gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, auch gegenüber Einfahrenden, dieselben höchsten Sorgfaltsanforderungen wie der Einfahrende wahren, stünden sich gleichartige Sorgfaltsanforderungen gegenüber. Dies sei mit dem sich aus § 10 StVO ergebenden Vorrang des fließenden Verkehrs schwerlich vereinbar.

BGH, Urteil vom 8. März 2022 – VI ZR 1308/20

An diesem Verfahren war unsere Sozietät beteiligt.

Leitsätze

1. Maßgebend für die Höhe des Schmerzensgeldes sind im Wesentlichen die Schwere der Verletzungen, das durch diese bedingte Leiden, dessen Dauer, das Ausmaß der Wahrnehmung der Beeinträchtigung durch den Verletzten und der Grad des Verschuldens des Schädigers. Dabei geht es nicht um eine isolierte Schau auf einzelne Umstände des Falles, sondern um eine Gesamtbetrachtung aller Umstände des Einzelfalles. Diese hat der Tatrichter zunächst sämtlich in den Blick zu nehmen, dann die fallprägenden Umstände zu bestimmen und diese im Verhältnis zueinander zu gewichten. Dabei ist in erster Linie die Höhe und das Maß der entstandenen Lebensbeeinträchtigung zu berücksichtigen; hier liegt das Schwergewicht. Auf der Grundlage dieser Gesamtbetrachtung ist eine einheitliche Entschädigung für das sich insgesamt darbietende Schadensbild festzusetzen, die sich jedoch nicht streng rechnerisch ermitteln lässt.

2. Diesen Grundsätzen wird die sogenannte „taggenaue Berechnung“ des Schmerzensgeldes nicht gerecht.

Leitsatz

Im Rahmen des § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO ist „anderer Verkehrsteilnehmer“ nur ein Teilnehmer des fließenden Verkehrs, also nicht der vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrende.

Länger andauernde Blockierung eines Porsche Cabriolet in einer Garage

Kein Schadensersatz wegen Entzug der Gebrauchsmöglichkeit

...wenn man noch einen 3er BMW zur Verfügung hat

Aufgrund einer Rechtsstreitigkeit war auf einem Garagenstellplatz rund zwei Wochen lang ein Pkw Porsche Turbo S Cabriolet – rechtswidrig – blockiert worden. Die Eigentümerin, die noch über einen 3er BMW Kombi verfügte, verlangte eine Nutzungsausfallentschädigung von 175 € pro Tag, weil sie mit dem Porsche Cabriolet in den Urlaub fahren wollte. Der Bundesgerichtshof verneinte den Anspruch. Zwar habe die Beklagte durch ihr Verhalten rechtswidrig und schuldhaft das Eigentum der Klägerin an dem Pkw Porsche und damit ein Rechtsgut im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB verletzt, indem sie durch die Blockade der Garagenausfahrt die Benutzung des Fahrzeugs verhindert habe. Der geltend gemachte Schaden sei jedoch nicht ersatzfähig. Aus der vorübergehenden Entziehung der Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs könne sich zwar ein ersatzfähiger Vermögensschaden ergeben. Ein solcher scheidet jedoch aus, weil der Klägerin ein Zweitwagen zur Verfügung gestanden habe, dessen Nutzung ihr zumutbar gewesen sei. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs beschränke sich der Nutzungsausfallersatz auf Sachen, deren ständige Verfügbarkeit für die eigenwirtschaftliche Lebenshaltung typischerweise von zentraler Bedeutung sei. An einem fühlbaren Nutzungsausfall fehle es daher, wenn dem Geschädigten ein weiteres Fahrzeug zur Verfügung stehe, dessen ersatzweise Nutzung ihm zumutbar sei. Die Benutzung des 3er BMW Kombi sei zumutbar gewesen. Dass es sich bei diesem Fahrzeug nicht um ein Cabriolet handele, es mithin nicht dasselbe Fahrgefühl für den geplanten Urlaub am Gardasee vermittele wie das Cabriolet und es im Vergleich zu diesem eine geringere Wertschätzung erfahre, vermöge einen materiellen Schaden nicht zu begründen.

BGH, Urteil vom 11. Oktober 2022 – VI ZR 35/22

Höhere Reparaturkosten als im Sachverständigengutachten berechnet

„Werkstattrisiko“ verbleibt beim Schädiger

Geschädigter kann auch nach Abtretung an Werkstatt klagen

Der aus einem Verkehrsunfall Geschädigte, der seine Forderung sicherheitshalber an eine Werkstatt abgetreten hat, kann im Wege der gewillkürten Prozessstandschaft die Forderung einklagen, sofern er von der Werkstatt dazu ermächtigt wurde. Sein rechtliches Interesse ergibt sich nach Auffassung des Bundesgerichtshofs aus seiner Stellung als Sicherungsgeber der nur sicherungshalber an die Werkstatt als Sicherungsnehmerin abgetretenen Forderung.

Im selben Urteil befasste sich der Bundesgerichtshof auch mit dem „Werkstattrisiko“. Sei wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so könne der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen (sogenannte „Ersatzbefugnis“). Übergebe der Geschädigte das beschädigte Fahrzeug an eine Fachwerkstatt zur Instandsetzung, ohne dass ihn insoweit ein (insbesondere Auswahl- oder Überwachungs-) Verschulden treffe, so seien die dadurch anfallenden Reparaturkosten im Verhältnis des Geschädigten zum Schädiger auch dann vollumfänglich ersatzfähig, wenn sie aufgrund unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise der Werkstatt im Vergleich zu dem, was für eine entsprechende Reparatur sonst üblich sei, unangemessen seien. Das Werkstattrisiko verbleibe damit – wie bei § 249 Abs. 1 BGB – auch im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Verhältnis des Geschädigten zum Schädiger beim Schädiger.

BGH, Urteil vom 26. April 2022 – VI ZR 147/21

Leitsätze

1. Ein Anspruch auf Schadensersatz wegen der vorübergehenden Entziehung der Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs besteht nicht, wenn dem Geschädigten ein weiteres Fahrzeug zur Verfügung steht, dessen ersatzweise Nutzung ihm zumutbar ist.
2. Die Unzumutbarkeit der Nutzung des weiteren Fahrzeugs lässt sich nicht mit dem Argument begründen, dass das Fahrzeug, dessen Nutzung vorübergehend entzogen ist, gegenüber dem Zweitfahrzeug eine höhere Wertschätzung des Geschädigten erfahre, etwa weil ihm ein höheres Prestige zukomme, es ein anderes Fahrgefühl vermittele oder den individuellen Genuss erhöhe.

Leitsatz

Zur Bedeutung des sogenannten „Werkstattrisiko“ nach Abtretung der Schadensersatzforderung an die die Reparatur des Unfallschadens vornehmende Werkstatt.

Nicht ohne weiteres Schadensersatz nach § 823 Abs. 1 BGB und § 7 StVG

Anspruch für unmittelbaren Besitzer nur bei Instandhaltungspflicht

BGH zur Haftung bei sicherungsübereignetem Pkw

Nach Auffassung des Bundesgerichtshofs kann der durch § 823 Abs. 1 BGB als sonstiges Recht geschützte berechtigte unmittelbare Besitz eines Fahrzeugs (im entschiedenen Fall: Haltereigenschaft bei sicherungsübereignetem Pkw) durch eine Beschädigung der Sache verletzt werden. Zudem könne sich eine Haftung wegen Verletzung des berechtigten unmittelbaren Besitzes aus § 7 StVG ergeben, denn auch diese Vorschrift beziehe neben dem Eigentum und anderen dinglichen Rechten den berechtigten unmittelbaren Besitz an einer Sache in ihren Schutzbereich ein. Demnach könne der in seinem berechtigten unmittelbaren Besitz Verletzte jedenfalls Ersatz des Haftungs- und des Nutzungsschadens verlangen. Der Ersatz eines Haftungsschadens sei jedoch nur möglich, wenn eine durch den Schadensfall ausgelöste Verpflichtung des Besitzers zu einer Reparatur gegenüber der Person bestehe, von der er sein Recht zum Besitz ableite. Der reine Besitz reiche hierfür nicht aus. Der Ersatz des Nutzungsschadens erfasse den Ausgleich für Nachteile, die durch einen etwaigen zeitweiligen Ausfall des Fahrzeugs infolge der Beschädigung entstanden seien.

BGH, Urteil vom 24. Mai 2022 – VI ZR 1215/20

Leichter Auffahrunfall

Abgrenzung zwischen „Primär-“ und „Sekundärverletzung“

Starke Kopf- und Nackenschmerzen als unfallbedingte Körperverletzung

Im Anschluss an einen Verkehrsunfall, nach welchem eine HWS-Distorsion 2. Grades diagnostiziert worden war, machte die Geschädigte einen Schmerzensgeldanspruch geltend, weil sie danach immer wieder Kopf- und Nackenschmerzen hatte. Der Bundesgerichtshof hatte zu entscheiden, ob die späteren Schmerzen als „Primärverletzung“ des Unfalls anzusehen seien.

Der Begriff der Primärverletzung bezeichne die für die Erfüllung der Haftungstatbestände des § 823 Abs. 1 BGB und des § 7 Abs. 1 StVG erforderliche Rechtsgutsverletzung. Er enthalte kein kausalitätsbezogenes Element und nehme insbesondere nicht die weitere Anspruchsvoraussetzung der haftungsbegründenden Kausalität in sich auf. Ob das Handeln des Schädigers die festgestellte Rechtsgutsverletzung verursacht habe, sei in einem weiteren Schritt nach dem strengen Beweismaß des § 286 ZPO zu prüfen. Ein Schmerzensgeldanspruch setze eine Rechtsgutsverletzung in Form einer Körper- oder Gesundheitsverletzung voraus (§ 253 Abs. 2 BGB, § 11 Satz 2 StVG). Der Begriff der Körperverletzung sei weit auszulegen und umfasse jeden Eingriff in die Integrität der körperlichen Befindlichkeit. So könnten auch Nacken- und Kopfschmerzen eine Körperverletzung im Sinne dieser Bestimmungen und damit eine Primärverletzung begründen.

Sekundärverletzungen dagegen setzten schon begrifflich voraus, dass der Haftungsgrund feststehe. Vom Geschädigten geltend gemachte Beeinträchtigungen seiner körperlichen Befindlichkeit könnten von vornherein nur dann als Sekundärverletzungen qualifiziert werden, wenn eine haftungsbegründende, d.h. durch das Handeln des Schädigers verursachte Primärverletzung unstrittig oder festgestellt und nach medizinischen Erkenntnissen grundsätzlich geeignet sei, die weitere behauptete Beeinträchtigung der körperlichen Befindlichkeit herbeizuführen.

BGH, Urteil vom 26. Juli 2022 – VI ZR 58/21

An diesem Verfahren war unsere Sozietät beteiligt.

Leitsatz

Zum Schadensersatzanspruch bei Verletzung des berechtigten unmittelbaren Besitzes.

Leitsatz

Der Begriff der Primärverletzung bezeichnet die für die Erfüllung der Haftungstatbestände des § 823 Abs. 1 BGB und des § 7 Abs. 1 StVG erforderliche Rechtsgutsverletzung. Er enthält kein kausalitätsbezogenes Element.

Fiktive Schadensabrechnung

Kein Anspruch auf Ersatz der Umsatzsteuer

Keine Kombination von fiktiver und konkreter Berechnung

Der Bundesgerichtshof hat klargestellt, dass die nach einem Verkehrsunfall mögliche fiktive und die konkrete Schadensabrechnung nicht miteinander vermengt werden dürfen. Hierdurch solle nicht nur verhindert werden, dass sich der Geschädigte unter Missachtung des schadensrechtlichen Bereicherungsverbots die ihm vorteilhaften Elemente der jeweiligen Berechnungsart aussuche ("Rosinenpicken"), sondern auch den unterschiedlichen Grundlagen der jeweiligen Abrechnung Rechnung getragen und deren innere Kohärenz sichergestellt werden. Wähle der Geschädigte den Weg der fiktiven Schadensabrechnung, so könne er den Ersatz von Umsatzsteuer nicht beanspruchen. Dies gelte auch dann, wenn im Rahmen einer durchgeführten Reparatur tatsächlich Umsatzsteuer angefallen sei. Gemäß § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB schließe der bei der Beschädigung einer Sache zur Wiederherstellung erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen sei. Die Umsatzsteuer sei hingegen nicht zu ersetzen, wenn und soweit sie fiktiv bleibe. Sie bleibe nicht nur dann fiktiv in diesem Sinne, wenn es nicht zu einer umsatzsteuerpflichtigen Reparatur oder Ersatzbeschaffung komme; sie bleibe es vielmehr auch dann, wenn der Geschädigte zwar tatsächlich eine Restitutionsmaßnahme veranlasse, diese Maßnahme aber nicht zur Grundlage seiner Abrechnung mache, sondern seinen Schaden fiktiv und damit ohne Bezug zu den tatsächlich getätigten Aufwendungen auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens abrechne.

BGH, Urteil vom 5. April 2022 – VI ZR 7/21

§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG

Kein Unterlassungsanspruch bei Verstoß gegen Durchfahrtsverbotszone

Immissionsschutzrechtsnorm kein Schutzgesetz

Verkehrsbeschränkungen, welche aufgrund eines Luftreinhalteplans aufgrund von § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ergehen, verschaffen Anwohnern gegenüber denjenigen Verkehrsteilnehmern, die gegen die Verkehrsbeschränkungen verstoßen, keinen zivilrechtlichen Unterlassungsanspruch. Der Bundesgerichtshof verneinte die Schutzgesetzqualität der Immissionsschutzrechtsnorm.

Voraussetzung für die Annahme eines Schutzgesetzes sei, dass die Schaffung eines individuellen deliktischen Anspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheine. Dabei müsse geprüft werden, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liege, an die Verletzung des geschützten Interesses eine deliktische Einstandspflicht zu knüpfen.

Zweck des § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG sei die Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen zur Einhaltung von Grenzwerten und Alarmschwellen des EU-Luftqualitätsrechts im Bereich des Straßenverkehrs. Auch wenn gegenüber den zuständigen Behörden ein subjektiv öffentliches Recht auf die Umsetzung der in einem Maßnahmenplan vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen bestehe, folge daraus nicht, dass es in der Intention des Gesetzgebers gelegen habe, dem Einzelnen generell einen individuellen zivilrechtlichen Unterlassungsanspruch bei einem Verstoß gegen Verkehrsbeschränkungen an die Hand zu geben. Bei einem grundsätzlich für das gesamte Stadtgebiet angeordneten Lkw-Durchfahrtsverbot seien die Betroffenen nur als Teil der Allgemeinheit begünstigt.

Auch aus dem Grundsatz des *effet utile* in Umsetzung von EU-Vorschriften ergebe sich nicht das Gebot, dem Einzelnen einen zivilrechtlichen Unterlassungsanspruch bei Verstößen gegen eine Planmaßnahme zu gewähren.

BGH, Urteil vom 14. Juni 2022 – VI ZR 110/21

Leitsatz

Wählt der Geschädigte den Weg der fiktiven Schadensabrechnung, kann er den Ersatz von Umsatzsteuer nicht verlangen. Dies gilt auch dann, wenn im Rahmen einer durchgeführten Reparatur tatsächlich Umsatzsteuer angefallen ist. Eine Kombination fiktiver und konkreter Schadensabrechnung ist insoweit nicht zulässig (hier: Teilreparatur zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit des Unfallfahrzeugs).

Leitsatz

§ 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG in Verbindung mit dem im Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart vorgesehenen Lkw-Durchfahrtsverbot ist kein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB zugunsten der einzelnen Anwohner innerhalb der Durchfahrtsverbotszone, das es diesen ermöglicht, dem Verbot Zuwiderhandelnde zivilrechtlich auf Unterlassung in Anspruch zu nehmen.

Impressum

Herausgeber:
Dr. Siegfried Menne Meyer
Rechtsanwalt beim Bundesgerichtshof
Herrenstraße 23, 76133 Karlsruhe
Telefon: +49 721 18058-49
Telefax: +49 721 18058-57
E-Mail: karlsruhe@bgh-anwalt.de

Texte und Redaktion:
Dr. Siegfried Menne Meyer
Dr. Jan-Dirk Rausch

Layout:
Matthias Meier
www.inchbyinch.de