

Rechtsprechungsübersicht November 2018

- 1 Kein Anspruch auf kostenlose Toilettennutzung an Autobahnraststätten
- 2 EuGH zur Ruhezeit in der Fahrzeugkabine
- 3 Verbot des Übernachtens auf unbewachten Parkplätzen
- 4 Verbotenes Betreiben einer „Blitzer-App“
- 5 Rückwärtsfahrendes Müllfahrzeug
- 6 Unwirksamkeit von Ausschluss-Klauseln
- 7 „Sprachauflage“ zur Ausnahmegenehmigung

Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.
Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax: 0228 - 925 35 45
E-Mail: service@bwvl.de
www.bwvl.de

1 Kein Anspruch auf kostenlose Toilettennutzung an Autobahnraststätten

Insbesondere Berufskraftfahrern ist sie ein Dorn im Auge: die an Autobahnraststätten zu zahlende Gebühr für die Toilettennutzung, die nur in Teilen über einen an der Raststätte einzulösenden Gutschein wieder zurückfließt. Wer sein Geld als Berufskraftfahrer verdient, wird im Laufe der Zeit für die Benutzung der sanitären Einrichtungen nicht unerheblich zur Kasse gebeten. Hiergegen wehrte sich der Kläger eines Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht Koblenz. Nachdem er dort unterlegen war, ging er in die Berufung zum **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**. Auch dort hatte er keinen Erfolg. Der Senat urteilte:

Dem Kläger steht kein Anspruch auf Gewährleistung einer unentgeltlichen Toilettennutzung in den nach dem Sanifair-Konzept betriebenen Toiletteneinrichtungen in 28 Nebenbetrieben in Rheinland-Pfalz zu.

Weder aus dem mit dem Raststättenbetreiber geschlossenen Rahmenvertrag, noch aus dem Prinzip der Daseinsvorsorge und dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit und der Menschenwürde ließe sich ein derartiger Anspruch herleiten. Die Begründung der Entscheidung überzeugt nicht immer. So wird ausgeführt, das Entgelt für die Toilettennutzung in den Betrieben der Beigeladenen sei geringfügig. Es hindere bei verständiger Würdigung niemanden an einer Toilettennutzung, zumal sich der Kreis möglicher Betroffener auf Personen beschränke, „die über ausreichende finanzielle Mittel verfügten, um eine Autobahn zu nutzen“. Dies blendet freilich den Gesichtspunkt aus, dass viele Personen als Berufskraftfahrer die Autobahn nutzen; bei diesen kann eben nicht darauf geschlossen werden, dass sie über erhebliche finanzielle Mittel verfügen. Es wird aber im Ergebnis bei dem Ärgernis der Kostenpflichtigkeit bleiben.

2 EuGH zur Ruhezeit in der Fahrzeugkabine

Der Gerichtshof der Europäischen Union hat auf Vorlage eines belgischen Gerichts (des Staatsrats) über die Frage entschieden, ob der Fahrer eines Lkw seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen darf. Nachdem die Entscheidungsgründe des Urteils veröffentlicht wurden, nehmen wir dies zum Anlass, die Entscheidung wieder aufzugreifen. Der **EuGH** hat geurteilt.

Art. 8 Abs. 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.3.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates ist dahin auszulegen, dass ein Fahrer die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Sinne von Art. 8 Abs. 6 dieser Verordnung nicht in seinem Fahrzeug verbringen darf.

Nach Ansicht des EuGH darf der Fahrer die „reduzierte“ wöchentliche Ruhezeit in seiner Fahrzeugkabine verbringen, falls diese über eine geeignete Schlafmöglichkeit verfüge und der Lkw nicht fahre. Der EuGH

betonte, dass man die Regelungen, die für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit getroffen worden sind, nicht einfach auf die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit übertragen könne. Lediglich in den vom Verordnungsgeber vorgesehenen Ausnahmefällen dürfe die Ruhezeit im Fahrzeug verbracht werden. Hätte der historische Verordnungsgeber etwas Anderes gewollt, hätte er auf die Unterscheidungen zwischen der täglichen und der wöchentlichen Ruhezeit generell verzichten können. Aus der Tatsache, dass zwischen den unterschiedlichen Ruhezeiten differenziert werde, müsste geschlossen werden, dass diese unterschiedlichen Regelungen unterworfen seien. Im Übrigen verfolge die Verordnung auch den Zweck, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern. Hierzu solle es auch gehören, dass der Fahrer Ruhezeiten außerhalb der Fahrerkabine verbringe, da diese keine geeignete und angemessene Unterbringungsmöglichkeit für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit darstellen würde.

Der EuGH vermeidet es freilich, darzustellen, welche alternativen angemessenen Unterbringungsmöglichkeiten er für die Fahrer sieht. Angesichts der fehlenden Zahl von Park- oder Stellplätzen entlang der Autobahnen und Autohöfe kann an eine Übernachtung außerhalb des Fahrzeugs vielerorts kaum gedacht werden. Das Aufsuchen eines auch nur am Stadtrand gelegenen Hotels scheitert meist an (sicheren) Stellplätzen für die Lkw. Die Fahrer faktisch zu zwingen, auf Zeltplätze auszuweichen oder mit anderen Fahrerkollegen in Containern schlafen zu müssen, statt in dem vielfach als komfortabler empfundenen eigenen Fahrerhaus, wird von diesen nicht durchweg begrüßt. Es wird damit zu rechnen sein, dass der EuGH die Frage des geeigneten Schlafplatzes außerhalb des Lkw in anderen Entscheidungen noch wird präzisieren müssen.

3 Verbot des Übernachtens auf unbewachten Parkplätzen

Ein Frachtführer wurde mit dem Transport von als „Sammelgut“ bezeichneten Gütern nach Italien beauftragt. Die Beladung des Lkw mit höherwertiger Damenmode erfolgte in Abwesenheit des Fahrers. Diesem wurden die die Sendung begleitenden Dokumente in einem verschlossenen Umschlag übergeben. Nach Übernahme der Sendung legte der Fahrzeugführer eine Ruhezeit auf einem italienischen Autobahn-Rastplatz ein. Dabei stellte er sein Fahrzeug in der Nähe anderer Fahrzeuge ab. Während er schlief, wurde die Plane des Aufliegers aufgeschlitzt und ein Teil der geladenen Textilien entwendet. Der Schaden belief sich auf rund 79.000,00 €. Der beklagte Frachtführer berief sich auf die Haftungslimits nach CMR; unstrittig zu zahlen war daher lediglich ein Betrag von rund 15.000,00 €. Der Auftraggeber verfolgte die Differenz mit dem Argument, der Frachtführer habe leichtfertig gehandelt. In den dem Frachtführer übermittelten Geschäftsbedingungen des Auftraggebers sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass der Frachtführer Pausen und Ruhezeiten nur auf bewachten Parkplätzen einlegen dürfe. Der Zugang der AGB war zwischen den Parteien streitig. Der Frachtführer argumentierte, eine derartige Weisung hätte ihn in den der Auftragserteilung vorausgegangenem Telefonaten mitgeteilt werden müssen. Dieser Ansicht war auch das **OLG München**, das als Berufungsinstanz mit der Sache befasst war und entschied:

Wird in den der Transportauftragserteilung vorangegangenen Telefongesprächen zwischen den Vertragsparteien nicht darauf hingewiesen, dass der Frachtführer nur bewachte Parkplätze anfahren darf, handelt es sich bei der Aufnahme einer solchen Verpflichtung in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen um eine überraschende Klausel im Sinne des § 305 c I BGB.

Kann der Fahrer aus den Transportunterlagen nicht erkennen, welches Gut er transportiert, fährt er einen Parkplatz auf einer Rastanlage an, die auch nachts durchgehend in Betrieb ist, schläft er in dem Lkw und wählt einen Stellplatz in einem Bereich aus, in dem mehrere Lkw nebeneinander parken, liegt auch dann kein leichtfertiges Verhalten vor, wenn auf einer italienischen Autobahnrastanlage die Plane des Lkw aufgeschlitzt und ein Teil der Ladung gestohlen wird.

Im Ergebnis blieb es daher bei den nach den Regelhaftungsbeträgen der CMR zu zahlenden 15.000,00 €. Die Entscheidung zeigt, dass es nicht ausreicht, für den Transport wichtige Weisungen und Auflagen nur in Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu „verpacken“. Details der jeweiligen Transportdurchführung sollten von den Verhandlungspartnern vorab final erörtert werden. Es reicht auch nicht aus, dies zum Schluss dem Fahrer mit auf den Weg zu geben. Zuständiger Ansprechpartner ist – aus Sicht des Auftraggebers – die Person bei der auftragnehmenden Spedition oder dem Frachtführer, mit dem auch die sonstigen Verhandlungen geführt werden. Wird erst dem Fahrer mitgeteilt, dass ein bewachter Parkplatz angefahren werden muss, ist die Tourenplanung von dessen Disposition bereits abgeschlossen worden. Änderungen sind dann in der Regel nicht mehr möglich, da dies auch Auswirkungen für Folgetransporte oder andere Kunden des Frachtführers haben kann. In den ADSP 2017 ist dies in Ziffer 5.2 so auch ausdrücklich festgehalten.

4 Verbotenes Betreiben einer „Blitzer-App“

Ein Fahrzeugführer hatte während der Fahrt sein Mobiltelefon eingeschaltet, auf dem eine sogenannte Blitzer-App installiert und auch aufgerufen war. Das Programm dient dazu, während der Fahrt auf die bevorstehende Annäherung an eine Geschwindigkeits-Messstelle hinzuweisen. Sofern eine Internetverbindung besteht, ist das Programm auch in der Lage, in Echtzeit vor dem Standort mobiler Überwachungsanlagen zu warnen. Das Amtsgericht verurteilte den Fahrer wegen „fahrlässigen Betriebens eines technischen Geräts, das dazu bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen“ zu einer Geldbuße von 75,00 €. Die hiergegen eingelegte Rechtsbeschwerde zum OLG Rostock blieb erfolglos. Das **OLG Rostock** urteilte:

Der Verbotstatbestand des § 23 I b 1 StVO ist erfüllt, wenn ein Fahrzeugführer während der Fahrt ein Mobiltelefon betriebsbereit mit sich führt, auf dem eine sogenannte „Blitzer-App“ installiert und während der Fahrt aufgerufen ist.

Die Entscheidung des OLG Rostock stimmt mit der Kommentarliteratur überein. Erklärungsbedürftig sind allerdings noch eine Reihe von Folgefragen: Kann auch der Beifahrer ordnungswidrig handeln, wenn er auf seinem Telefon eine Blitzer-App nutzt? Würde dieses Verhalten auch dem Fahrzeugführer zugerechnet? Hier wird weitere Rechtsprechung noch abgewartet werden müssen.

5 Rückwärtsfahrendes Müllfahrzeug

In einem vom Landgericht Saarbrücken als Berufungsinstanz entschiedenen Fall waren der Fahrer eines Müllfahrzeugs sowie dessen Halter von einer Verkehrsteilnehmerin auf Schadensersatz verklagt worden. Der Erstbeklagte hatte mit einem Müllfahrzeug eine Straße befahren. Als ihm eine noch nicht geleerte Mülltonne auffiel, brachte er sein Fahrzeug zum Stehen und fuhr dann rückwärts um ein linksseitig parkendes Fahrzeug herum, um die Mülltonne entleeren zu können. Die klagende Verkehrsteilnehmerin, die mit ihrem Fahrzeug zunächst hinter dem Müllfahrzeug stehengeblieben war, fuhr, als sich das Müllfahrzeug auf sie zubewegte, rückwärts und kollidierte dabei mit einem hinter ihr befindlichen Fahrzeug. Mit der Klage verlangte sie den Ersatz des durch diese Kollision an ihrem Fahrzeug entstandenen Schadens. Das Müllfahrzeug selbst hatte das Fahrzeug der Klägerin allerdings nicht berührt. Anders als die Vorinstanz sah das **Landgericht Saarbrücken** hier eine Haftung für den Schaden zumindest teilweise gegeben und urteilte:

Kollidiert ein Pkw bei der Rückwärtsfahrt, zu der sich die Fahrerin aufgrund eines zurücksetzenden Müllfahrzeugs veranlasst sah, mit einem dahinter befindlichen Fahrzeug, ist der Unfall dem Betrieb des Müllfahrzeugs zuzurechnen.

Das LG Saarbrücken begründete dies damit, dass die Klägerin sich nur wegen des Müllfahrzeugs, das sich in Rückwärtsfahrt auf sie zubewegte, ihrerseits zum Rückwärtsfahren veranlasst sah. **Das Fahrmanöver des Müllfahrzeugs war daher alleiniger Beweggrund für das Fahrverhalten der Pkw-Führerin.** Auf die Frage, ob diese dabei objektiv richtig oder subjektiv vertretbar gehandelt habe, komme es nicht an. Der Fahrer des Müllfahrzeugs hatte bei der Rückwärtsfahrt die **erhöhte Sorgfalt nach § 9 Abs. 5 StVO** zu beachten. Diese Vorschrift dient dem Schutz des rückwärtigen Verkehrs und soll sicherstellen, dass jegliche Gefährdung dieses Verkehrs ausgeschlossen bleibt. Deshalb ist anerkannt, dass nur rückwärtsgefahren werden darf, wenn der gesamte überblickbare rückwärtige Raum mit Gewissheit gefahrlos gefahren werden kann. Bei Fahrzeugen, bei denen das Rückwärtsfahren bauartbedingt mit einer besonderen Gefahr verbunden ist, z.B. aufgrund der Größe, Schwere, Unbeweglichkeit des Fahrzeugs und der erschwerten Rückschau, kann eine Pflicht zum Einweisen bestehen. Dies wird bei Lkw vielfach angenommen. Hier kam noch eine Unfallverhütungsvorschrift Müllbeseitigung (§ 7 I DGUV Vorschrift 43 – Müllbeseitigung) zum Ausdruck, die lautet: „Mit Müllfahrzeugen darf nur rückwärtsgefahren werden, wenn eine geeignete Person den Fahrer einweist. Der Einweisende darf sich nicht auf den hinteren Standplätzen des Müllfahrzeugs aufhalten. Sobald keine Sichtverbindung mehr zwischen Fahrer und Einweiser besteht, hat der Fahrer sofort anzuhalten“. Diese Unfallverhütungsvorschrift ist Ausdruck einer allgemein im Schwerverkehr bestehenden Sorgfaltspflicht. Fahrer sollten hierauf noch einmal gesondert hingewiesen werden.

6 Unwirksamkeit von Ausschluss-Klauseln

Das **Bundesarbeitsgericht** hat Klarheit in eine seit längerem umstrittene Frage zur Wirksamkeit von **Ausschluss-Klauseln** gebracht. Derartige Klauseln **regeln, innerhalb welcher Zeit Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis geltend gemacht werden müssen, damit diese Ansprüche nicht untergehen**. Sie sollen für schnelle Rechtssicherheit sorgen. Ganz regelmäßig werden derartige Ausschluss-Klauseln als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) zu qualifizieren sein. Sie unterliegen daher der AGB-Kontrolle. Dies ist generell bei derartigen Klauseln in Arbeitsverträgen anzunehmen. Bei Ausschlussfristen in Tarifverträgen gilt hingegen ein weiterer Gestaltungsspielraum. Bei Ausschluss-Klauseln in Arbeitsverträgen ist insbesondere zu beachten, dass diese nicht im Arbeitsvertrag versteckt sein dürfen und so formuliert sein müssen, dass ein durchschnittlicher Arbeitnehmer sie auch verstehen kann. Nur dann genügen sie dem sogenannten **Transparenzgebot**. In inhaltlicher Hinsicht muss eine derartige Klausel sowohl für Ansprüche des Arbeitgebers wie auch für Ansprüche des Arbeitnehmers gelten. Außerdem dürfen Ausschluss-Klauseln sich nicht auf die „schriftliche Geltendmachung“ beschränken, sondern müssen auch eine Geltendmachung in Textform, also mit E-Mails zulassen. Umstritten war seit Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes, ob eine Ausschlussfristenregelung grundsätzlich unwirksam ist, wenn sie Ansprüche auf den gesetzlichen Mindestlohn nicht ausdrücklich ausnimmt. Dafür spricht, dass Ansprüche auf den Mindestlohn nach dem Mindestlohngesetz generell unverzichtbar sind.

Im fraglichen Fall war der Kläger eines arbeitsgerichtlichen Verfahrens beim beklagten Arbeitgeber als Fußbodenleger beschäftigt. Im Arbeitsvertrag vom 1. September 2015 (der also nach Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes abgeschlossen wurde) war u.a. geregelt, dass alle beiderseitigen Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis verfallen, wenn sie nicht innerhalb von drei Monaten nach Fälligkeit gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich geltend gemacht wurden. Das Arbeitsverhältnis wurde arbeitgeberseitig gekündigt. Bei der vom Arbeitgeber erstellten und dem Kläger am 6. Oktober 2016 zugegangenen Abrechnung für August 2016 fehlte die prinzipiell bestehende Urlaubsabgeltung. In dem vom Kläger am 17. Januar 2017 anhängig gemachten Verfahren berief sich der Arbeitgeber darauf, der Anspruch auf Urlaubsabgeltung sei verfallen, weil der Kläger ihn nicht rechtzeitig innerhalb der dreimonatigen Ausschlussfrist geltend gemacht habe. Das Arbeitsgericht hatte der Klage stattgegeben, das Landesarbeitsgericht hatte sie auf die Berufung des Arbeitgebers hin abgewiesen. Das Bundesarbeitsgericht stellte die erstinstanzliche Entscheidung wieder her und verurteilte den Arbeitgeber auf die Abgeltung von 19 Urlaubstagen. Die Ausschluss-Klausel half dem Arbeitgeber nicht weiter, weil das BAG sie für unwirksam erachtete. Die Entscheidung lässt sich auf folgende Leitsätze zusammenfassen:

In Arbeitsverträgen, die nach Inkrafttreten des Mindestlohngesetzes am 1. Januar 2015 geschlossen wurden, dürfen Ausschluss-Klauseln nicht alle beiderseitigen Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis erfassen, ohne Ansprüche nach dem Mindestlohngesetz auszunehmen. Anderenfalls sind sie insgesamt unwirksam.

Arbeitgeber sollten ihre Arbeitsverträge, die nach dem 1. Januar 2015 geschlossen wurden, entsprechend überprüfen und bei neuen Arbeitsverträgen eine Ausschluss-Klausel aufnehmen, die Mindestlohnansprüche ausdrücklich vom Verfall ausnimmt. Dies kann dadurch geschehen, dass der bisherigen Ausschluss-Klausel die Formulierung angefügt wird: „Hiervon ausgenommen sind Ansprüche nach dem Mindestlohngesetz“.

7 „Sprachauflage“ zur Ausnahmegenehmigung

Bei Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für einen Großraumtransport war bestimmt worden, dass der Transport von einer der deutschen Sprache mächtigen, sachkundigen Person begleitet werden muss. Eine hiergegen gerichtete Klage blieb erfolglos. Der **Verwaltungsgerichtshof Mannheim** urteilte:

Die einer Ausnahmegenehmigung für Großraumtransporte beigefügte Auflage, es müsse während des gesamten Transports eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist, ist ausreichend bestimmt. Sie ist dahin auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache nur insoweit erforderlich sind, dass eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Ausnahmegenehmigung verbundenen Verkehrssituationen möglich ist.

Die so ausgelegte „Sprachauflage“ ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von Großraumtransporten geeignet, erforderlich und angemessen. Sie ist im Hinblick auf das gegenüber Regeltransporten erhöhte Gefährdungspotenzial von Großraumtransporten mit dem Gleichheitssatz des Art. 3 I GG vereinbar und verstößt auch nicht gegen Unionsrecht.