

AUTOHAUS SchadenRecht

SONDER-
HEFT

IN AUTOHAUS
SCHADEN-
BUSINESS III
MIT AUTOHAUS
18_2015

68 Schadenkongress der ArGe Verkehrsrecht in Köln

Zeit, sich zu wehren! Unter dem Titel AutoSchaden geRECHT geht es am 9. November 2015 um werkstattfreundliches Schadenmanagement.

69 Smart Repair im Haftpflichtfall zulässig?

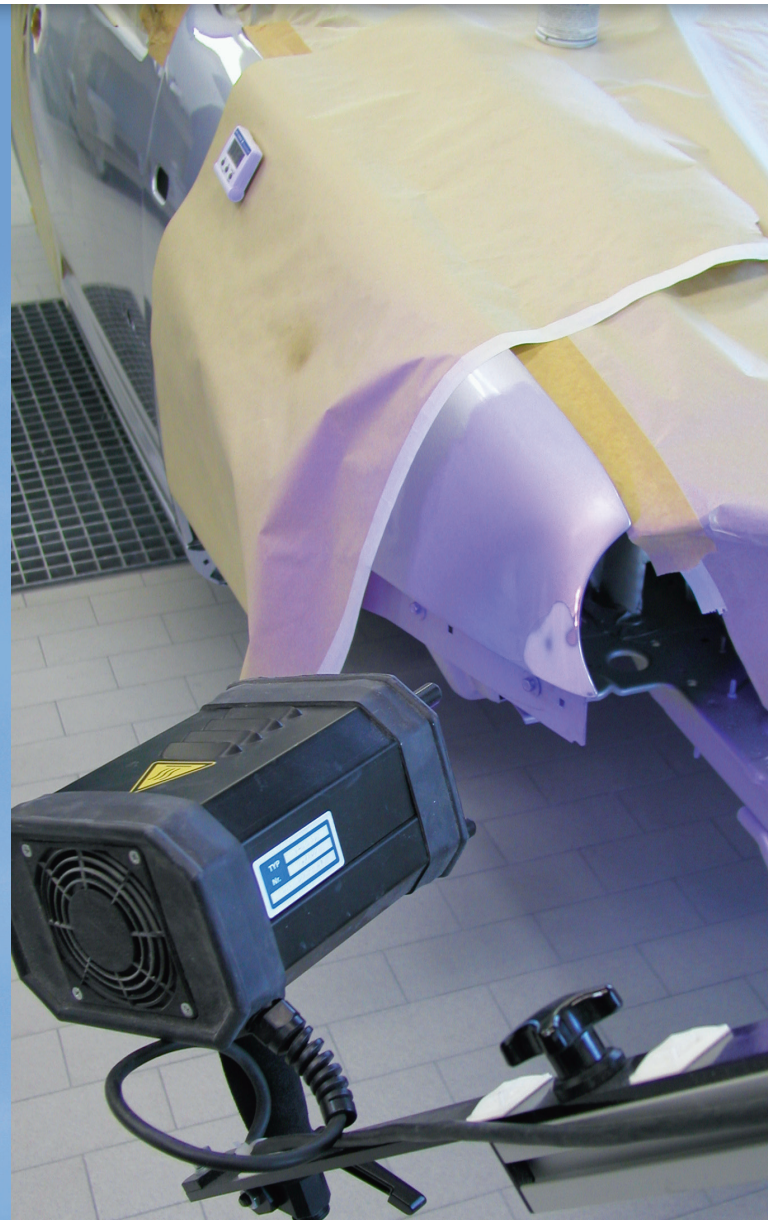
Versicherungen kennen viele Mittel der Kostenbeschränkung. Darf ein Haftpflichtgeschädigter durch den gegnerischen Versicherer aber überhaupt auf Smart Repair verwiesen werden?

71 Was tun, wenn es „gekracht“ hat?

Unwissenheit, Ungeduld oder Dreistigkeit – die Gründe für Fehlverhalten im Straßenverkehr sind vielfältig. Doch wer hat Schuld, wenn es zum Unfall kommt?

72 Offenbarungspflichtige Unfallschäden

Mit der Frage, wann Beschädigungen am Blech als offenbarungspflichtige Unfallschäden zu werten sind, hat sich das LG Bochum konkret auseinandergesetzt.



» AutoSchaden geRECHT Werkstattfreundliches Schadenmanagement «

Daniela Mielchen,
Rechtsanwältin und Vorstandsmitglied der
Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV



SCHADENKONGRESS DER ARBEITSGEMEINSCHAFT VERKEHRSRECHT IN KÖLN

Wir freuen uns auf Sie!

Immer mehr Autohäuser klagen über das immer spürbarere Schadenmanagement der Versicherer. Während sich nun auch der Verband der Partnerwerkstätten über „die schwierige Lage bei sehr unwirtschaftlichen Stundenverrechnungssätzen“ beschwert, gehen schon die Telefonstalker in Stellung. Auf Versicherungskongressen werben Firmen um Aufträge, die den zu steuernden Geschädigten unmittelbar nach Schadeneintritt mit mindestens 5 Anrufversuchen außerhalb der üblichen Geschäftszeiten erreichen möchten – im Rennen um den so wertvollen Erstkontakt. Zu viele ergebnislose Anrufversuche zwischen 8:00 – 17:00 Uhr haben eine Ausbaufähigkeit des Steuerungspotentials für Anrufe nach 20:00 Uhr nahegelegt. Zeit, sich zu wehren!

Deshalb: Autoschaden geRECHT – Werkstattfreundliches Schadenmanagement.

Unter diesem Titel veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht am 9.11.2015 von 14:00 – 18:00 Uhr einen Schadenkongress im Mercedes-Benz Center, Mercedesallee 1, in Köln. Herzlich willkommen sind Autohäuser, Werkstätten und Sachverständige, die nicht mehr die Versicherungen bei jedem Handschlag um Erlaubnis bitten möchten und der Kürzungspraxis überdrüssig sind. Ebenfalls als Gäste begrüßen wir zahlreiche Anwälte, die mit ihnen eine optimierte Schadenabwicklung auf die Beine stellen wollen. Ziel ist es, miteinander ins Gespräch zu kommen.

„Arbeitszeitvergeudung und trotzdem ausbuchen oder lieber Augenhöhe und Waffengleichheit?“ Mit diesem Eingangsreferat wird Rechtsanwalt Joachim Otting in das Thema einführen. Als Kfz-Sachverständiger kommt Thomas Firmery zum „100% Gutachten“ zu Wort, gefolgt von Rechtsanwalt Friedrich Keller, der zum Thema „Unfallmanagement im Autohaus“ referiert. Abschließend stellt Dominik Bach von der E-Consult unter dem Titel „Datenschutz im Autohaus“ u. a. die in seinem Haus entwickelte Webakte Werkstatt Edition vor, die eine zügige, geschützte, transparente und effektive Datenübermittlung und Unfallabwicklung in der Kooperation von Autohaus – Sachverständiger – Anwalt gewährleistet. Moderiert wird die Veranstaltung vom Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht, Rechtsanwalt Jörg Elsner, der in der vorliegenden Ausgabe der Autohaus-Schadenrecht auf Seite 71 f. zum Thema „Verkehrsfehlverhalten“ zu Wort kommt.

Für Autohäuser, Werkstätten und Sachverständige ist die Teilnahme kostenlos. Bitte melden Sie sich an unter Boehme@Anwaltakademie.de.

Wir freuen uns, Sie am 9.11.2015 in Köln zu sehen!

*Mit
Daniela Mielchen*

IMPRESSUM

AUTOHAUS SCHADENRECHT
erscheint in AUTOHAUS SchadenBusiness
mit AUTOHAUS 18/2015

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht Deutscher Anwaltverein (DAV) e. V.
Chefredaktion: Dr. Daniela Mielchen
Realisierung: Fachmedien München GmbH
Verlagsvertretung Presse + PR Pfauntsch

Otto-Hahn-Straße 28, Aufgang 4
85521 Ottobrunn-Riemerling
Tel. 0 89/6 65 90 70 - 0 / Fax -20

Koordination und Schlussredaktion:
Karolina Ordyniec, Daniela Kohnen

Korrektorat: Simone Meißner
Herstellung: Maren Krapp (Leitung)
Grafik/Layout: Sabine Winzer, Arno Krämer
Druck: Stürtz GmbH, 97080 Würzburg

STREITFRAGE

Zulässigkeit der Verweisung auf Smart Repair im Haftpflichtfall?

Nachdem den Versicherungen viele Mittel recht sind, ihre Schadenausgaben einzuschränken, stellt sich zunehmend die Frage, ob und innerhalb welcher Grenzen ein Haftpflichtgeschädigter zur Reparatur seines Fahrzeuges von dem gegnerischen Versicherer auf eine Smart-Repair-Methode verwiesen werden darf.

KURZFASSUNG

Versicherungen versuchen zuweilen, auch bei Haftpflichtgeschädigten unter dem Begriff „Smart Repair“ einen kostengünstigeren Reparaturweg durchzusetzen, um dadurch beim Schadenaufwand Kosten zu sparen. Wann man sich darauf nicht einlassen muss und welche Rechte der Geschädigte hat, klärt dieser Beitrag.

Zur Beantwortung sind die zur Behebung bzw. Abrechnung eines Haftpflichtschadens in Betracht kommenden Möglichkeiten im Einzelnen zu betrachten.

Konkrete Abrechnung mit Reparatur

In diesem Fall macht der Geschädigte im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die tatsächlich aufgewendeten Kosten zur Schadensbeseitigung durch Vorlage der Reparaturkostenrechnung geltend. Nach Durchführung der Reparatur und Vorlage der Reparaturrechnung muss er sich nicht auf eine günstigere Art der Reparatur in Form von Smart Repair verweisen lassen. In diesem Fall durfte der Geschädigte aus seiner Sicht von der Erforderlichkeit der Reparaturkosten ausgehen.

Erfolgt der Einwand der Versicherung, es bestünde eine günstigere Reparaturmöglichkeit durch Smart Repair, allerdings nach Vorlage eines Sachverständigenutachtens und vor Beauftragung der Reparatur, ist das nicht ganz so grundsätz-

Smart-Repair-Techniken sind in der Reparaturszene nicht ganz neu. Auch Lackausbesserungen von etwa DIN A4 großen Beschädigungen beispielsweise an einem Kotflügel mit anschließender UV-Trocknung kennt der Markt bereits seit über 10 Jahren.



+++VERKEHRSRECHTSTICKER+++

Mit Kurzzeitkennzeichen sorgsam umgehen

Mit Kurzzeitkennzeichen muss man sorgsam umgehen. Versichert sind nur die Fahrzeuge, die dem Halter gehören. Wird das Kennzeichen weitergegeben und an einem anderen Fahrzeug montiert, gilt der Versicherungsschutz nicht. Dies ergibt sich aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 22. Oktober 2014 (AZ: 3 U 36/14), wie die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) mitteilt.

Das in einen Unfall verwickelte Auto hatte ein Kurzzeitkennzeichen. Dieses war aber nicht für das Fahrzeug ausgestellt, sondern für Fahrzeuge eines anderen Halters. Die Versicherung, die das Kurzzeitkennzeichen ausgegeben hatte, wollte daher nicht haften.

Zu Recht. Das Gericht stellte klar, dass nur die Autos des Halters versichert sind, für den das Kurzzeitkennzeichen ausgestellt wurde. Die bloße Weitergabe des Kennzeichens führe also nicht zum Versicherungsschutz, wenn das Auto nicht dem angegebenen Halter gehöre.

Berlin, 16.07.2015 (Nummer VerKR 25/15)



Ein Kurzzeitkennzeichen wird in aller Regel einem bestimmten Fahrzeug zugeordnet, zu dem der jeweilige Haftpflichtversicherer auch eine EVB (Elektronische Versicherungsbestätigung; früher „Versicherungs-Doppelkarte“) ausgestellt hat. Schraubt man ein solches Kennzeichen (gilt übrigens auch für „normale“ Kennzeichen) dann an ein anderes Fahrzeug, wird es kritisch: In diesem Fall existiert kein Versicherungsschutz, beim Unfall muss die Assekuranz (verständlicherweise) auch nicht zahlen.

lich zu bewerten. Regelmäßig wird von dem Geschädigten nicht zu erwarten sein, dass er beurteilen kann, ob die von der Versicherung vorgegebene günstigere Reparaturmethode vergleichbar ist mit dem im Gutachten vorgesehenen Reparaturweg. Im Zweifel empfiehlt es sich, den Gutachter des Geschädigten um eine Stellungnahme zu bitten.

Konkrete Abrechnung im Rahmen der „130%-Grenze“

Gleiches gilt auch in den sogenannten „130%-Fällen“, also bei den Schäden, in denen die Kosten einer fachgerechten Reparatur nicht mehr als 30 % über dem Wiederbeschaffungswert des beschädigten Fahrzeuges liegen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Reparatur fachgerecht, vollständig und nach Maßgabe des in Auftrag gegebenen Gutachtens erfolgt. Auch hier sind die Kosten der Reparatur innerhalb der 130%-Grenze in der Regel selbst dann ersatzfähig, wenn der Schädiger bzw. der Haftpflichtversicherer den Geschädigten vor Erteilung des Reparaturauftrages auf eine fachgerechte, aber kostengünstigere Reparaturmöglichkeit (Smart-Repair-Methode) hingewiesen hat. Der Geschädigte belegt bei der konkreten Schadensabrechnung sein besonderes Interesse an einer Reparatur der vorgenommenen Art durch die Reparaturrechnung und ihm wird eine technische Einschätzung der jeweiligen Reparaturmethode nicht zumutbar sein. Eine Stellungnahme des Gutachters kann sich allerdings auch hier empfehlen.

Fiktive Abrechnung

Grundsätzlich kommt in Fällen der fiktiven Abrechnung eine Verweisung auf eine günstigere gleichwertige Reparatur zumindest in Betracht. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist dem Geschädigten ein Verweis auf eine kostengünstigere Werkstatt jedoch dann unzumutbar, wenn das beschädigte Fahrzeug im Unfallzeitpunkt nicht älter als 3 Jahre war. Aber auch bei älteren Fahrzeugen kann es für den Geschädigten unzumutbar sein, sich auf eine technisch gleichwertige Reparaturmöglichkeit außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt verweisen zu lassen, wenn das Fahrzeug bisher nachweislich stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt gewartet und repariert wurde.

Sofern die Versicherung auf ein in der markengebundenen Werkstatt des Ortes zugängliches vermeintlich gleichwertiges Smart-Repair-Verfahren verweist, sollte der Gutachter des Geschädigten zu der angeblichen Gleichwertigkeit Stellung nehmen.

In den Fällen, in denen das beschädigte Fahrzeug bereits älter als 3 Jahre ist und auch nicht in einer markengebundenen Fachwerkstatt gewartet und repariert wurde, ist ein Verweis auf eine kostengünstigere Werkstatt möglich. Dann ist jedoch ebenfalls zu prüfen, ob die von dem Schädiger aufgezeigte, alternative Reparaturmöglichkeit vom Qualitätsstand her der Reparatur einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht. Dies muss der Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer beweisen.

Fazit

Bei der konkreten Schadensabrechnung ist der Geschädigte in den von der Rechtsprechung entwickelten Grenzen – insbesondere der sogenannten 130%-Grenze – privilegiert. Ein Verweis auf die Smart-Repair-Methode kommt hier in der Regel nicht in Betracht. Gleiches gilt im Rahmen der fiktiven Abrechnung, soweit das beschädigte Fahrzeug nicht älter als 3 Jahre alt war oder der Geschädigte nachweist, dass er sein Fahrzeug bisher immer in einer markengebundenen Fachwerkstatt hat reparieren und warten lassen. Außerdem muss der Schädiger bzw. Versicherer u. a. darlegen und beweisen, dass die Smart-Repair-Methode gleichwertig ist.

Alexander Hof ■

ALEXANDER HOF



Alexander Hof ist Sachbearbeiter für Straßenverkehrsangelegenheiten der Kanzlei Kunz Rechtsanwälte & Steuerberater. Die Kanzlei ist am Mittelrhein (Koblenz/Bonn/

Mainz) unter anderem im Bereich des Verkehrsrechts tätig. Ein Hauptaugenmerk liegt hier auf der Vertretung von Autohäusern und deren Kunden bei der Abwicklung von Haftpflichtschäden.

WAS TUN, WENN ES „GEKRACHT“ HAT?

Aus Fehlern zu lernen muss nicht immer teuer sein

Unwissenheit, Ungeduld oder Dreistigkeit – die Gründe für Fehlverhalten im Straßenverkehr sind vielfältig. Doch wer hat Schuld, wenn es zum Unfall kommt? Nicht immer liegt die Antwort auf der Hand

KURZFASSUNG

Der tägliche Straßenverkehr verlangt schnelle und zuweilen komplexe Entscheidungen. Auch Erfahrung und Emotionen spielen dabei eine Rolle. Das Wissen um grundsätzliche Probleme und Verhaltensregeln, gerade auch nach einem Unfall, kann existentiell sein.

Im nachfolgenden Interview erläutert Verkehrsanwalt Jörg Elsner von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV (Deutscher Anwaltverein) e.V., mit welchen Verkehrsfehlverhalten er im Berufsalltag oft zu tun hat und wie ein spezialisierter Anwalt helfen kann.

AH: Herr Elsner, welche Fehler im Straßenverkehr kommen in Deutschland am häufigsten vor und warum?

J. Elsner: Besonders oft werden die Vorfahrtsregeln nicht beachtet, aber auch Zusammenstöße durch falsches Abbiegen und Auffahrunfälle sind leider an der Tagesordnung. Häufig spielt dabei Unwissenheit eine Rolle, zum Beispiel durch mangelnde Fahrpraxis bei Fahranfängern oder schlichtweg vergessene Verkehrsregeln bei langjährigen Autofahrern. Viele Autofahrer setzen sich aber auch bewusst über Verkehrsregeln hinweg. Das alles führt zu Fehlern, die immer wieder vermeidbare Unfälle verursachen.

AH: Bei der Vorfahrt gibt es oft Unklarheiten – gilt nicht immer „rechts vor links“?

J. Elsner: Grundsätzlich ja, aber es gibt Einschränkungen wie die „halbe Vorfahrt“: An einer Kreuzung gleichberechtigter Straßen darf man nur so langsam an den Kreuzungsbereich heranfahren,

„Ein Verkehrsanwalt setzt immer die Ansprüche seines Mandanten durch“: RA Jörg Elsner, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein.



dass ein von rechts Kommender jederzeit vorgelassen werden kann. Diese Verpflichtung, die nach der Rechtsprechung ausdrücklich auch dem Schutz des von links Kommenden dient, entfällt nur dann, wenn die Straße nach rechts vollkommen einsehbar ist. In allen anderen Fällen kommt bei einem Unfall eine Mithaftung des Bevorrechtigten in Betracht. Das heißt: Wenn zum Beispiel Bäume die Sicht behindern, muss der Vorfahrtberechtigte seinerseits Vorfahrt gewähren.

AH: An welchen Stellen wird sonst noch regelmäßig die Vorfahrt missachtet?

J. Elsner: Immer wieder kommt es im Kreisverkehr zu Unfällen – und dort ist es meist besonders schwierig festzustellen, wer im Recht ist. Oft läuft so ein Fall auf die Einigung durch eine Quote hinaus, das heißt, dem Geschädigten wird nur ein Teil seines Schadens ersetzt.

Auch Parkplätze haben Tücken, zum Beispiel, wenn ein Autofahrer denkt, er hätte Vorfahrt, und nicht damit rechnet, dass auch von der anderen Seite jemand in die Parklücke fahren will. Hier sollten Autofahrer höchst vorsichtig sein, denn bei einem Zusammenprall steht den Betroffenen häufig nur die Hälfte des Schadenersatzes zu. In vielen Fällen führt auch die Einfahrt vom ruhenden in den fahrenden Verkehr, beispielsweise aus einer Parkbucht, zu Zusammenstößen.

AH: Wie kann ein Anwalt in solchen Fällen helfen?

J. Elsner: In Haftpflichtfällen mit Quotenhaftung aufgrund Mitverschuldens oder der sogenannten Betriebsgefahr, die allein vom Betrieb des Fahrzeugs ausgeht, rechnen viele Geschädigte den Schaden nur mit ihrer Vollkaskoversicherung ab. Sie übersehen, dass im Rahmen des „Quotenvorrechts“ weiterer Schadenersatz bei der



Typischer Verkehrsunfall aus Unachtsamkeit: Schadenhöhe und exakter Schadenersatz mussten aber mittels Sachverständigen-Gutachten und Verkehrsrechtsanwälden erst exakt verifiziert und abgeklärt werden.

gegnerischen Haftpflichtversicherung geltend gemacht werden kann. Ein Anwalt kann mit Hilfe der Kaskoversicherung des Geschädigten und der Haftpflichtversicherung des Schädigers bis zu 100 Prozent des Fahrzeugschadens für den Mandanten herausholen.

AH: *Stichwort Abbiegen: Wo lauern da die Gefahren?*

J. Elsner: Oft „kracht“ es beim Linksabbiegen: Der Autofahrer muss blinken, sich rechtzeitig auf die Abbiegespur einordnen und seine Fahrt verlangsamen. Dabei kommt es oft zu einer Täuschung, das heißt der Autofahrer ordnet sich nicht links ein, fährt ausholend nach rechts. Bei einem Unfall mit dem dann von hinten Vorbeifahrenden trifft den Abbieger dann immer die Alleinschuld.

AH: *Wie kommt es noch zu Auffahrunfällen?*

J. Elsner: Es passieren immer wieder auf der Autobahn Fehler beim Einfahren auf Autobahnen. Dann gilt entgegen der Fehlvorstellung vieler Verkehrsteilnehmer nicht das Reißverschlussprinzip. Wer auf die Autobahn einfährt, muss die Vorfahrt des fließenden Verkehrs beachten. Besonders bei großen Lastwagen sollte davon ausgegangen werden, dass der tote

Winkel bis zu 4 Meter größer ist als bei einem Kleinwagen. Große Wagen sehen Vorbeifahrende dann oft nicht oder zu spät und fahren in sie hinein. Oft resultieren Auffahrunfälle auch aus einem zu geringen Sicherheitsabstand. Schuld trägt auch hier meist der Auffahrende allein. Denn: Bei einem Auffahrunfall geht man in der Regel davon aus, dass dieser zu schnell war und zu wenig Abstand zum Vordermann gehalten hat.

AH: *Es gilt also immer die Faustregel „Wer auffährt, hat Schuld“?*

J. Elsner: Nein, Schuld hat immer derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Verkehrsregeln verstoßen und dadurch den Unfall verursacht hat. So kann die Schuld auch beim Vordermann liegen, wenn er völlig unvermittelt eine Vollbremsung macht und dadurch den Unfall auslöst. Die Schuldfrage ist von den Umständen des Einzelfalls abhängig.

AH: *Warum ist es generell bei einem Unfall sinnvoll, einen Verkehrsanwalt einzuschalten?*

J. Elsner: Als Laie kann man meist gar nicht einschätzen, wer Schuld hat. Ein Verkehrsanwalt setzt immer die Ansprüche seines Mandanten durch, sorgt für eine unabhängige Feststellung des Schadensumfangs und für eine schnelle Scha-

denabwicklung. Oft kann man mit seiner Hilfe auch zusätzliche Schadenersatzansprüche geltend machen, vom Schmerzensgeld über einen Ersatz des Verdienstausfalls bis zum Haushaltsführungsschaden.

AH: *Ihr Fazit: Was müsste passieren, um Fehler im Straßenverkehr zu reduzieren?*

J. Elsner: Ich denke, es muss an verschiedenen Punkten angesetzt werden. So fehlt Anfängern zwar oft die Fahrpraxis, dafür vergessen langjährige Autofahrer häufiger Verkehrsregeln, oder die Vorschriften haben sich geändert, ohne dass sie es mitbekommen haben. Hinzu kommen altersbedingte Erscheinungen wie zum Beispiel Sehschwäche. Ich spreche mich deshalb für die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit ab einer bestimmten Altersgrenze für Autofahrer aus. Damit könnte abgeklärt werden, ob eine Person noch fahrtüchtig ist und ob vielleicht die Kenntnisse der Verkehrsregeln aufgefrischt werden sollten. Das gilt aber generell: Autofahrer sollten sich meiner Meinung nach mehr an die Regeln halten und ihr Wissen regelmäßig auf den neuesten Stand bringen, denn es gibt immer wieder neue Vorschriften und auch Sonderregeln sind oft nicht bekannt.

AH: *Vielen Dank, Herr Elsner, für dieses Gespräch.* ArGe Verkehrsrecht ■

OFFENBARUNGSPFLICHTIGE UNFALLSCHÄDEN

Mit der Frage, wann Beschädigungen am Blech als offenbarungspflichtige Unfallschäden zu werten sind, hat sich das Landgericht Bochum in seiner Entscheidung vom 6.2.2015 (Az.: I-2 O 209/14) auseinandergesetzt.

Der Kläger erwarb von dem Beklagten privat einen gebrauchten Pkw. In dem Kaufvertrag wurde vermerkt: „Das Auto ist unfallfrei“. Bei einer durch den Kläger veranlassten Begutachtung wurden Lackschichtdichte-Unterschiede festgestellt. Zudem sind Teile des Fahrzeuges gespachtelt worden. Der Beklagte trug vor, an dem Fahrzeug habe ein Vandalismusschaden vorgelegen, mit Kratzern, die recht tief ins Blech hineingingen. Diese habe er beseitigen lassen. Das Landgericht Bochum urteilte, dass derartige Vandalismusschäden als Unfall im Sinne einer plötzlich von außen auf das Fahrzeug einwirkenden mechanischen Gewalt zu werten sind.

Im Jahr 2009 hatte der BGH demgegenüber entschieden, dass Kratzschäden an der äußeren Hülle keine Unfallschäden darstellten, da nicht mit verdeckten Folgeschäden zu rechnen sei. (BGH VIII ZR 191/07; Urteil vom 20.05.2009)

Im vorliegenden Fall sei es jedoch nicht um reine Kratzschäden gegangen, vielmehr hatten die Beschädigungen auf Grund der Spachtelarbeiten den Charakter von Blechschäden und waren folglich offenbarungspflichtig, so das LG Bochum.

Bei der Aufbereitung von Pkw vor einem Verkauf sollte deshalb über vorgenommene (Bei-)Spachtelarbeiten aufgeklärt werden, um einen Streit über die Unfallfreiheit zu vermeiden. In rechtlicher Hinsicht muss in solch einem Fall keine Frist zur Nacherfüllung gesetzt werden, da diese gemäß § 275 BGB unmöglich ist. Ein sofortiger Rücktritt vom Kaufvertrag ist möglich. RA Andrea Czekalski, Thomas Blatt Rechtsanwaltsaktiengesellschaft, Dinslaken