

*Arbeitsgemeinschaft Zivilrecht:*  
**Lösungen zum Thema Haftung im Straßenverkehr**

**Frage a**

**A. Ansprüche des Krause gegen Fischer auf Schadensersatz**

**I. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB**

1. Bei dem Unfall hat Fischer den **Tatbestand** einer Gesundheitsverletzung sowie einer Eigentumsbeschädigung erfüllt.
2. **Rechtfertigungsgründe** sind nicht ersichtlich.
3. **Fraglich** ist, ob Fischer **fahrlässig** gehandelt hat bzw. ob ihm schuldhaftes Verhalten **nachgewiesen** werden kann.
  - a) Wenn Fischer (wie von Aumann behauptet) bei **roter Ampel** in die Kreuzung eingefahren wäre, fiel ihm ein Verstoß gegen **§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 7 StVO** zur Last.
  - b) Wenn Fischers Ampel hingegen (wie von Fischer behauptet) **grün** gezeigt hätte, fiel ihm **kein** Sorgfaltsverstoß zur Last. Der **grüne Pfeil** signalisiert gemäß **§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 3 StVO**, dass der Verkehr **ausschließlich** in der angezeigten Richtung freigegeben ist. Mangels besonderer Umstände durfte Fischer in diesem Fall darauf **vertrauen**, dass entgegenkommende Autofahrer seinen Vorrang beachten. Anhaltspunkte dafür, dass dies hier anders war (z.B. dass schon von weitem erkennbar war, dass Aumann die Vorfahrt missachten würde), lassen sich der Sachverhaltsdarstellung nicht entnehmen. Der Anwalt müsste hierzu aber nochmals nachfragen.
  - c) **Beweiswürdigung:**
    - (1) Es ist eher **unwahrscheinlich**, dass sich der wahre Hergang des Unfalls **klären** lässt. Verbleibende **Zweifel** gehen vor Gericht **zu Lasten** des insoweit beweisbelasteten **Krause**.
    - (2) Zu prüfen bleibt, ob ein Verschulden des Fischer im Wege des **Anscheinsbeweises** nachgewiesen werden kann.

Voraussetzung dafür wäre, dass die Kollision eines **Linksabbiegers** mit einem entgegenkommenden, geradeaus fahrenden Fahrzeug nach der **Lebenserfahrung** auf einem fahrlässigen Verhalten des Linksabbiegers beruht.

Hier liegt jedoch die **Besonderheit** vor, dass der Linksabbiegerverkehr durch eine Ampel mit **Grünpfeil** geregelt war. Nach der Rechtsprechung kommt in dieser Konstellation ein Anscheinsbeweis **nicht** in Betracht (BGH NJW 1996, 1405, 1406; BGH NJW-RR 1997, 1111, 1112). Es gibt keinen Erfahrungssatz, der besagt, dass an einer solchen Kreuzung der Linksabbieger (und nicht etwa der geradeaus Fahrende) das Ampelsignal missachtet hat.
  - d) **Ergebnis:** Aller Voraussicht nach wird sich ein Verschulden des Fischer **nicht** nachweisen lassen. Dann ist ein Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB nicht durchsetzbar.

## II. Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG

1. Bei dem Unfall sind der **Körper** des Fischer **verletzt**, und eine ihm gehörende **Sache beschädigt** worden.
2. Die genannten Folgen sind **beim Betrieb** des von Fischer gelenkten **Kraftfahrzeugs** eingetreten. Die spezifische Gefahr, die vom Betrieb eines Autos ausgeht, hat sich bei dem in Rede stehenden Unfall verwirklicht.
3. Ausgeschlossen wäre die Haftung, wenn der Unfall durch **höhere Gewalt** verursacht worden wäre (§ 7 Abs. 2 StVG).
  - a) **Höhere Gewalt** ist nach herkömmlicher (aus der Rechtsprechung zu § 1 Haftpflichtgesetz stammender) Definition (BGHZ 7, 338, 339; BGH NJW-RR 1988, 986):
    - (1) ein **betriebsfremdes**, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes **Ereignis**,
    - (2) das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung **unvorhersehbar** ist,
    - (3) mit **wirtschaftlich erträglichen Mitteln** auch durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt **nicht verhütet** oder unschädlich gemacht werden kann
    - (4) und auch **nicht** wegen seiner **Häufigkeit** vom Betriebsunternehmen **in Kauf zu nehmen** ist.
  - b) **Hier** dürfte höhere Gewalt **zu verneinen** sein, unabhängig davon, welche der beiden Unfallschilderungen zutrifft:
    - (1) Wenn Fischer **bei Rot** in die Kreuzung eingefahren ist, läge **kein von außen kommendes Ereignis** vor.
    - (2) Wenn Fischer **bei Grün** gefahren ist, wäre das Fehlverhalten des Aumann zwar ein von außen kommendes, aber wohl **kein betriebsfremdes Ereignis**.  
„Höhere Gewalt“ wird in der neueren Rechtsprechung zum Haftpflichtgesetz, die auf das StVG übertragbar ist, als **wertender Begriff** angesehen. Sie soll nur dann vorliegen, wenn sich ein **Risiko** verwirklicht hat, das **mit dem Betrieb nichts zu tun** hat. Ein Linksabbieger-Unfall gehört – unabhängig von der Sorgfalt der beteiligten Fahrer – aber zu den üblichen Risiken des Straßenverkehrs.
    - (3) Selbst wenn höhere Gewalt bei einem bestimmten Unfallhergang in Betracht käme, dürfte sich hier wohl **nicht aufklären** lassen, wie es tatsächlich zu dem Unfall kam. Die **Beweislast** für das Vorliegen von höherer Gewalt liegt beim Anspruchsgegner. Dies ergibt sich aus der Formulierung des § 7 Abs. 2 StVG („Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn ...“).
4. Eine mildere Haftung nach **§ 17 Abs. 3 StVG** (ggf. in Verbindung mit § 18 Abs. 3 StVG) kommt gegenüber Krause nicht in Betracht. Er ist weder Halter noch Fahrer des anderen an dem Unfall beteiligten Fahrzeugs (Audi).
5. **Gegner** des Anspruchs aus § 7 Abs. 1 StVG ist der **Halter** des Fahrzeugs. Halter ist derjenige, der das Fahrzeug **tatsächlich in Gebrauch** hat und die **tatsächliche Verfügungsgewalt** über das Fahrzeug innehat. Hierzu ist in der Sachverhaltsdarstellung **nichts** gesagt. Der Anwalt muss also noch **klären**, wer Halter des Fahrzeugs ist.

### III. Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG

1. Gegner eines Anspruchs aus § 18 Abs. 1 StVG ist der **Fahrzeugführer**. Dies war hier Fischer.
2. Ein Fall des § 7 Abs. 1 StVG liegt vor, s.o. II.
3. Die Haftung des Fahrers ist nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG ausgeschlossen, wenn ihn **kein Verschulden** trifft.

Zur **Beweislage** gilt hier dasselbe wie zum Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB.

Anderes gilt hingegen für die **Beweislast**: Sie liegt hier beim **Anspruchsgegner** („Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn ...“). Bleibt es dabei, dass sich der genaue Unfallhergang nicht aufklären lässt, ist der Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG folglich **begründet**.

4. Eine **Minderung** des Anspruchs kommt aus den im Zusammenhang mit § 7 StVG erörterten Gründen auch hier nicht in Betracht.
5. **Schadenshöhe**
  - a) Für **Sachschäden** sieht § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG eine **Höchstgrenze** von einer Million Euro vor. Diese ist hier (beschädigt ist ein Aktenkoffer) nicht überschritten. Im Übrigen enthalten die §§ 10 ff. StVG keine Sonderregelung. Es gelten also die **§§ 249 ff. BGB**.
  - b) Bei **Personenschäden** kann nach § 11 StVG Ersatz von **Heilungskosten** und **Vermögensnachteilen** verlangt werden, darüber hinaus auch ein **Schmerzensgeld**.

- (1) Ersatzfähig sind danach die Kosten der **ärztlichen Behandlung**. Diese sind in der Regel schon durch eine **Krankenversicherung** gedeckt.

Der **Ersatzanspruch** des Verletzten geht ggf. auf die Krankenversicherung **über**.

Der **Zeitpunkt** des Übergangs hängt von der Art der Versicherung ab: Bei **gesetzlicher** Krankenversicherung gehen die Ansprüche gemäß § 116 Abs. 1 SGB X **sofort** auf den Versicherungsträger über. Entsprechendes gilt für **beihilfeberechtigte** Personen nach § 76 BBG und den entsprechenden Regelungen in den Beamtenengesetzen der Länder (in Baden-Württemberg: § 81 LBG). Bei **privater** Krankenversicherung gehen die Ansprüche gemäß § 86 Abs. 1 VVG erst über, wenn die Versicherung **gezahlt** hat.

- (2) Zu ersetzen ist des Weiteren der **Verdienstaufschlag**: Soweit der **Arbeitgeber** zur Fortzahlung des Lohns verpflichtet ist, gehen die Ansprüche mit Zahlung gemäß § 6 EFZG auf ihn **über** (allgemein zum EFZG: Diller, NJW 1994, 1690).

- (3) Für die erlittenen immateriellen Schäden ist ein **Schmerzensgeld** zu leisten.

Die **Höhe** des Schmerzensgeldes bemisst sich nach den erlittenen Schädigungen, etwa verbleibenden Beeinträchtigungen, und nach dem Verschuldensgrad. Für ein HWS-Schleudertrauma gibt es – wenn überhaupt – nur einen bescheidenen Betrag. Hier dürfte wohl ins Gewicht fallen, dass Krause immerhin eine Woche arbeitsunfähig krank war. Das könnte 100 bis 200 Euro Schmerzensgeld geben.

## B. Ansprüche des Krause gegen Aumann auf Schadensersatz

### I. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB

1. Auch Aumann hat den **Tatbestand** des § 823 Abs. 1 BGB verwirklicht.
2. Zur Frage der **Fahrlässigkeit** gilt dasselbe wie unter A I 3. Auch gegen Aumann wird ein Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB aller Voraussicht nach **nicht** nachzuweisen sein.

### II. Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG

1. Auch gegenüber Aumann ist der Tatbestand des § 7 Abs. 1 StVG erfüllt. Nach dem Sachverhalt ist Aumann **Halter** des Audi. Dies müsste ggf. nochmals überprüft werden.
2. Zur Frage, ob **höhere Gewalt** i.S.v. § 7 Abs. 2 StVG vorlag, gilt dasselbe wie unter A II 3. Unabhängig vom genauen Unfallhergang war der Unfall auch für Aumann kein betriebsfremdes Ereignis.
3. Die Ersatzpflicht könnte ausgeschlossen sein, weil Krause **Insasse** von Aumanns Auto war.
  - a) Nach **§ 8a Satz 1 StVG** kann die Haftung gegenüber Insassen bei unentgeltlicher und nicht geschäftsmäßiger Beförderung ausgeschlossen oder beschränkt werden.
    - (1) Eine **ausdrückliche** Vereinbarung über einen Haftungsausschluss oder eine Haftungsbeschränkung wurde hier **nicht** getroffen.
    - (2) Die **Fahrgemeinschaft** könnte als Vertragsverhältnis oder auch als Gefälligkeitsverhältnis anzusehen sein, aus dem sich in Analogie zu § 521 oder § 708 BGB mildere Haftungsmaßstäbe gelten könnten. Nach der Rechtsprechung führt selbst ein Gefälligkeitsverhältnis aber nicht ohne weiteres zur Beschränkung außervertraglicher Schadensersatzansprüche (BGH NJW 1992, 2474). Es bedürfte hierzu **besonderer Umstände**. Solche sind aus dem Sachverhalt **nicht** ersichtlich. Für ein vertragliches Verhältnis gilt grundsätzlich nichts anderes. Die bloße Unentgeltlichkeit der Leistung ist kein genügender Anhaltspunkt für einen konkludent vereinbarten Haftungsverzicht.
4. Eine Haftungsminderung nach § 17 Abs. 3 StVG kommt auch gegenüber Aumann nicht in Betracht.
5. **Ergebnis:**

Aumann ist gegenüber Krause aus § 7 Abs. 1 StVG zum Schadensersatz **verpflichtet**.

### III. Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG

Als **Führer** des Audi haftet Aumann auch aus § 18 Abs. 1 StVG.

### IV. Anspruch aus § 280 Abs. 1 BGB

1. Eine Vereinbarung über die Bildung einer **Fahrgemeinschaft** ist in der Regel kein entgeltlicher Beförderungsvertrag, allenfalls eine BGB-Gesellschaft (gemeinsamer Zweck: Fahrt zur Arbeit) oder ein **Vertrag sui generis**.
2. Eine **Pflichtverletzung** läge bei einem **Beförderungsvertrag** schon darin, dass der vereinbarte **Erfolg**, den Fahrgast wohlbehalten ans Ziel zu bringen, nicht herbeigeführt worden ist (BGHZ 8, 239, 242). Aumann müsste dann gemäß § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB darlegen und beweisen, dass er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

Bei einer **Fahrgemeinschaft** bestehen allenfalls **verhaltensbezogene** Pflichten. Eine Pflichtverletzung kann nur darin gesehen werden, dass Aumann sich beim Einfahren in die Kreuzung nicht sorgfältig verhalten hat. Die Darlegungs- und **Beweislast** dafür liegt beim **Gläubiger**.

3. **Ergebnis:** Sofern sich der Unfallhergang nicht aufklären lässt, wird sich ein Anspruch aus § 280 Abs. 1 BGB **nicht** durchsetzen lassen.

### C. Ansprüche von Krause gegen die Versicherer

#### I. Anspruch gegen die Fiducia aus § 18 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG

1. Die Kfz-Haftpflichtversicherung für Halter, Eigentümer und Fahrer ist nach § 1 PflVG obligatorisch. Nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG kann der Geschädigte seine Ansprüche deshalb auch gegen die Versicherung geltend machen.
2. Nach den Darlegungen zu A besteht gegen den **Versicherten** Fischer zumindest aus § 18 Abs. 1 StVG ein Anspruch.
3. Der Anspruch liegt **im Rahmen der Leistungspflicht**. Fiducia ist nach dem **Versicherungsverhältnis** zur **Leistung** verpflichtet. Die Versicherung ist zur Leistung verpflichtet, weil ein Versicherungsfall im Sinne von **A 1.1.1 AKB** vorliegt. Eventuelle Haftungshöchstsummen sind hier nicht überschritten.

Beachte allgemein: Wenn die Versicherung aus dem Versicherungsverhältnis nicht zu Leistungen verpflichtet ist – etwa deshalb, weil der Versicherungsnehmer Obliegenheiten verletzt oder die Prämie nicht bezahlt hat – ist sie dem Geschädigten dennoch zur Leistung verpflichtet, wenn die Voraussetzungen des § 117 VVG vorliegen.

4. **Ergebnis:** Die Fiducia haftet gemäß § 115 Abs. 1 VVG als **Gesamtschuldnerin** neben Fischer. Im **Innenverhältnis** trägt sie den Schaden nach § 116 Abs. 1 Satz 1 VVG **allein**.

#### II. Anspruch gegen die All-Versicherung aus § 115 Abs. 1 VVG

Nach den Ausführungen zu B besteht auch gegen den **Versicherten** Aumann ein Anspruch. Damit ist die All-Versicherung ebenfalls zur Zahlung verpflichtet.

### Frage b

#### A. Ansprüche des Krause gegen Fischer

##### I. Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG

Dieser Anspruch ist gegeben, s.o. A III zu Frage a.

##### II. Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG

Fischer ist darüber hinaus auch aus § 7 Abs. 1 StVG zum Schadensersatz verpflichtet, wenn er **Halter** des Ford ist (zu den übrigen Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG s.o. A II zu Frage a).

Halter ist, wer über einen längeren Zeitraum hinweg den **tatsächlichen Gebrauch** und die **tatsächliche Verfügungsgewalt** über das Fahrzeug hat.

**Hier** ist Fischer das Fahrzeug nur für einen **kurzen Zeitraum** überlassen worden. Dies reicht für die Haltereigenschaft **nicht** aus. (Dasselbe gilt z.B. für die kurzfristige Autovermietung.) Damit besteht **kein** Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG.

## B. Ansprüche des Krause gegen sonstige Personen

### I. Anspruch gegen Lehmann aus § 7 Abs. 1 StVG

1. Fraglich ist, ob Lehmann **Halter** des Ford war.
  - a) Als **Leasingnehmer** hat Lehmann über einen längeren Zeitraum hinweg den **tatsächlichen Gebrauch** am Fahrzeug.
  - b) Des Weiteren hat er auch die **tatsächliche Verfügungsgewalt**, die diesen Gebrauch ermöglicht. Lehmann ist zwar nicht Eigentümer, kann aber während der Dauer des **Leasingvertrages** dennoch über Art und Umfang der Benutzung bestimmen. Dies reicht für die Haltereigenschaft aus.
  - c) **Zwischenergebnis:** Lehmann ist **Halter**.
2. Die Haftung könnte nach § 7 Abs. 3 StVG wegen **unbefugter Benutzung** ausgeschlossen sein.
  - a) Nach § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG ist die Haftung des Halters grundsätzlich ausgeschlossen, wenn das Fahrzeug **ohne sein Wissen und Wollen** benutzt wird und er die Benutzung nicht schuldhaft ermöglicht hat. Maßgeblich ist die Benutzung im **konkreten Fall**. Die **hier** interessierende Fahrt geschah ohne Wissen und Wollen des Lehmann. Ob er die Fahrt **schuldhaft** ermöglicht hat, lässt sich dem mitgeteilten Sachverhalt **nicht entnehmen**.
  - b) Unabhängig davon haftet Lehmann hier schon wegen § 7 Abs. 3 Satz 2 StVG. Die Sonderregelung greift nicht, wenn das Fahrzeug dem Fahrer vom Halter **überlassen** worden ist. In diesem Zusammenhang kommt es nur darauf an, **dass** der Halter das Fahrzeug an einen Anderen überlassen hat. Unerheblich ist dagegen, ob das Fahrzeug gerade zu der in Rede stehenden Fahrt überlassen worden ist. **Hier** hat Lehmann das Fahrzeug an Fischer überlassen. Er haftet damit für von diesem verursachte Unfälle, unabhängig davon, ob Fischer zu der konkreten Fahrt befugt war.
3. **Ergebnis:** Gegen Lehmann **besteht** ein Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG.

### II. Anspruch gegen die Ford Leasing GmbH aus § 7 Abs. 1 StVG

1. Die Ford Leasing GmbH würde haften, wenn sie ebenfalls **Halterin** wäre.
  - a) Die Haltereigenschaft ist **nicht** dadurch ausgeschlossen, dass Lehmann Halter ist. Je nach Fallgestaltung **können mehrere Personen** gemeinsam Halter sein.
  - b) Der **tatsächliche Gebrauch** sowie die dazu erforderliche **tatsächliche Verfügungsgewalt** liegen für die Dauer des Leasingvertrages aber alleine beim **Leasingnehmer**, hier also bei Lehmann.
2. **Ergebnis:** Die Ford Leasing GmbH haftet **nicht**.

**Frage c****A. Anspruch des Aumann gegen Lehmann auf Schadensersatz aus § 7 Abs. 1 StVG**

1. Die Voraussetzungen für einen Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG liegen dem Grunde nach vor. Die Ausführungen zu Frage a unter A II und zu Frage b unter B I gelten auch für den Anspruch des Aumann.
2. Gemäß § 17 Abs. 2 und 3 StVG (ggf. in Verbindung mit § 18 Abs. 3 StVG) haften die Halter, Fahrer und Eigentümer mehrerer am Unfall beteiligter Fahrzeuge **untereinander nicht**, wenn der Unfall für sie ein **unabwendbares Ereignis darstellt**.
  - a) Ein **unabwendbares Ereignis** liegt nach § 17 Abs. 3 StVG vor, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
    - (1) Der Unfall darf nicht auf einem **Fehler am Fahrzeug** oder einem Versagen von dessen Vorrichtungen (z.B. Bremsen) beruhen.  
Diese Voraussetzung dürfte hier erfüllt sein.
    - (2) Der Fahrer muss **jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt** eingehalten haben, d.h. er muss sich verhalten haben wie ein **Idealfahrer**.  
Das wird sich hier aus den oben genannten Gründen nicht aufklären lassen.  
Nach der Beweislastregel des § 17 Abs. 3 StVG („Die Verpflichtung ist ausgeschlossen, wenn ...“) trägt die **Beweislast** der Schädiger.
    - (3) **Zwischenergebnis**: Aumann haftet auch gegenüber dem Unfallbeteiligten Lehmann, weil der Unfall für ihn **kein unabwendbares Ereignis** war.
3. Zu prüfen bleibt, inwieweit sich Aumann gemäß § 17 Abs. 1 und 2 StVG ein **Mitverschulden** bzw. eine **mitwirkende Betriebsgefahr** zurechnen lassen muss.  
Die (hier speziellere) Regelung in § 17 Abs. 1 und 2 StVG entspricht inhaltlich dem § 254 Abs. 1 BGB. Die Verursachungsbeiträge von Aumann und Lehmann sind zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen.
  - a) Auf Seiten des **Aumann** sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:
    - (1) **Mitverschulden?**  
Ein ganz erhebliches Mitverschulden läge vor, wenn Aumann trotz **roter Ampel** in die Kreuzung eingefahren wäre. Im Rahmen des § 17 StVG (wie auch bei § 254 BGB) können vom Gericht aber **nur solche Umstände berücksichtigt** werden, die zur Überzeugung des Gerichts **festgestellt** sind. Für die Anwendung gesetzlicher **Verschuldensvermutungen** (z.B. § 18 Abs. 1 StVG) ist hier **kein Raum**.  
Bleibt es dabei, dass sich nicht klären lässt, welcher der beiden Fahrer Grün hatte, kann Aumann folglich **kein Mitverschulden** angelastet werden.
    - (2) **Mitwirkende Betriebsgefahr**  
Nach dem Grundgedanken des § 17 Abs. 1 und 2 StVG muss Aumann als Halter eines am Unfall beteiligten Fahrzeugs unter Umständen auch ohne eigenes Verschulden einen Teil des Schadens selbst tragen, weil er als Halter verschuldensunabhängig haftet.
      - (a) Die Beschädigung ist auch durch den Betrieb von Aumanns **Fahrzeug verursacht** worden.

- (b) Eine **Entlastung** nach § 7 Abs. 2 oder § 17 Abs. 3 StVG kommt aus den genannten Gründen nicht in Betracht.
- b) Auf Seiten des **Lehmann** sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:
- (1) Eigenes **Verschulden** des **Lehmann** ist **nicht ersichtlich**.
  - (2) Zu Lasten des Halters Lehmann wäre auch ein **Verschulden** des **Fahrers** Fischer zu berücksichtigen, denn es **erhöht** die **Betriebsgefahr** von dessen Fahrzeug. Aber auch hier gilt: Verschulden kann nur berücksichtigt werden, wenn es **zweifelsfrei feststeht**. Dies ist aus derzeitiger Sicht nicht der Fall.
  - (3) Im Ergebnis ist damit auch auf Seiten von Lehmann nur die **Betriebsgefahr** von dessen Fahrzeug zu berücksichtigen.
- c) **Abwägung:**
- (1) Wenn wie hier auf beiden Seiten nur **Betriebsgefahr** zu berücksichtigen ist, führt dies **grundsätzlich** zu einer Haftungsverteilung von **50:50**.
  - (2) Von **Lehmans** Fahrzeug könnte eine **erhöhte Betriebsgefahr** ausgegangen sein, weil es **links abgebogen** ist.  
An einer nicht durch Ampeln geregelten Kreuzung liegt es grundsätzlich nahe, einem nach links abbiegenden Fahrzeug größeres Gefährdungspotential beizumessen als einem geradeaus fahrenden. Sofern für den Linksabbiegerverkehr eine Ampel mit **grünem Pfeil** eingerichtet ist, gilt dies aber nicht (BGH NJW 1996, 1405, 1406).
4. **Ergebnis:** Aumann hat gegen Lehmann Anspruch auf Ersatz der **Hälfte** der entstandenen Schäden.

## **B. Ansprüche des Aumann gegen Fischer**

### **I. Anspruch aus § 823 BGB**

Ein Anspruch aus § 823 BGB wird im Ergebnis **nicht nachweisbar** sein, s.o. A I zu Frage a.

### **II. Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG**

1. Die grundlegenden Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 18 Abs. 1 StVG wurden bereits unter A III zu Frage a erörtert.
2. Zu prüfen bleibt, inwieweit sich Aumann gegenüber Fischer gemäß § 18 Abs. 3 und § 17 Abs. 1 StVG **mitwirkendes Verschulden** und **mitwirkende Betriebsgefahr** anrechnen lassen muss.
  - a) **Aumann** muss sich aus den oben bei A genannten Gründen nur die von seinem Fahrzeug ausgehende **Betriebsgefahr** anrechnen lassen, nicht aber ein Mitverschulden.
  - b) Auf Seiten von **Fischer** darf aus den bei A genannten Gründen bei der Abwägung der Verursachungsanteile ebenfalls nicht von Verschulden ausgegangen werden. Zu berücksichtigen ist auch hier nur die **Betriebsgefahr** des von ihm gelenkten Fahrzeugs. Beachte: Der Fahrer muss sich die Betriebsgefahr gemäß § 18 Abs. 3 StVG nur zurechnen lassen, wenn er zum Schadensersatz verpflichtet ist, d.h. wenn er nicht beweisen kann, dass ihn kein Verschulden trifft. Gelingt ihm der Entlastungsbeweis, entfällt nicht nur seine Haftung gegenüber den anderen Unfallbeteiligten. Er muss sich dann auch auf eigene Ersatzansprüche keine Betriebsgefahr anrechnen lassen (BGH NJW 2010, 927 Rn. 12).



3. **Ergebnis:** Auch von Fischer kann Aumann nur die  **Hälfte**  der entstandenen Schäden ersetzt verlangen.
4. Lehmann und Fischer haften entsprechend § 840 Abs. 1 BGB als  **Gesamtschuldner** .

### **C. Anspruch des Aumann gegen die Fiducia aus §§ 7, 18 Abs. 1 StVG und § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG**

1. Nach den Ausführungen zu A und B hat Aumann gegen die  **Versicherten**  Lehmann und Fischer einen  **Anspruch**  auf Ersatz der  **Hälfte**  der entstandenen Schäden.
2. Die Fiducia ist aus dem Versicherungsverhältnis zur  **Leistung verpflichtet** .
3.  **Ergebnis:** Die Fiducia haftet neben Lehmann und Fischer als  **Gesamtschuldnerin** .

### **Frage d**

#### **A. Ansprüche der Ford Leasing GmbH gegen Aumann und die All-Versicherung**

Hier gelten die Ausführungen zu Frage b entsprechend: Aumann haftet als Halter nach § 7 Abs. 1 StVG und als Fahrer nach § 18 Abs. 1 StVG für die  **Hälfte**  des entstandenen Schadens. Die All-Versicherung hat dafür nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG einzustehen.

Beachte  **allgemein** :

Wenn der Unfallgegner  **schuldhaft**  gehandelt hat, muss sich der Leasinggeber auf seinen Anspruch aus § 823 BGB weder die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs noch ein Mitverschuldens von dessen Fahrer anrechnen lassen (BGHZ 173, 182 = NJW 2007, 3120). Soweit der Unfallgegner danach mehr als den auf ihn entfallenden Anteil ersetzen muss, kann er aber den Halter und den Fahrer im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs in Regress nehmen (BGH NJW 2011, 996 Rn. 12).

Wenn dem Leasinggeber wie hier nur ein Anspruch aus § 7 Abs. 1 oder § 18 Abs. 1  **StVG**  zusteht, muss er sich Betriebsgefahr und Fahrerverschulden hingegen nach den allgemeinen Regeln des StVG zurechnen lassen (BGH NJW 2011, 996 Rn. 12).

#### **B. Ansprüche der Ford Leasing GmbH gegen Lehmann**

##### **I. Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG**

1. Lehmann ist  **Halter**  des Ford Focus
2. Beim Betrieb des Ford Focus ist auch dieses Fahrzeug – eine der Ford Leasing GmbH gehörende  **Sache**  – beschädigt worden.

Nach  **Sinn und Zweck**  der Vorschrift ist das Fahrzeug, dessen Betrieb die Haftung begründet, jedoch  **nicht**  als Sache im Sinne von § 7 Abs. 1 StVG anzusehen. Die Vorschrift dient dem Schutz Dritter, nicht aber dem Schutz des Eigentümers vor einer Beschädigung durch den Halter (BGH NJW 2011, 996 Rn. 9 ff.).

Beachte: Wird der vom Halter verschiedene Eigentümer bei dem Unfall verletzt, können ihm Ansprüche aus § 7 Abs. 1 StVG zustehen (BGH NJW 2011, 996 Rn. 11).

3. Ergebnis: Es besteht  **kein**  Anspruch aus § 7 Abs. 1 StVG.

##### **II. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB**

Auch dieser Anspruch ist unbegründet. Ein Verschulden von Lehmann ist aus dem Sachverhalt nicht ersichtlich.

### III. Anspruch aus § 280 Abs. 1 BGB

1. Ein Ersatzanspruch aus dem Leasingvertrag setzt voraus, dass Lehmann eine ihm als Leasingnehmer obliegende **Pflicht verletzt** hat. Die **Beweislast** dafür liegt grundsätzlich beim Leasinggeber. Eine **Umkehr** der Beweislast findet nur dann statt, wenn feststeht, dass der Schaden im Obhuts- und Gefahrenbereich des Nutzungsberechtigten durch Mietgebrauch entstanden ist. Daran fehlt es, wenn die Möglichkeit offen bleibt, dass die Beschädigung allein von einem Dritten zu vertreten ist, für den der Leasingnehmer nicht einzustehen hat (BGH NJW-RR 2005, 381, 382; BGH NJW 1992, 683, 686).  
**Hier** ist nicht auszuschließen, dass ausschließlich Aumann für den Schaden verantwortlich ist. Damit scheidet ein Ersatzanspruch aus – unabhängig davon, ob Fischer als Erfüllungsgehilfe des Lehmann angesehen werden könnte.
2. **Ergebnis:** Der Anspruch ist **unbegründet**.

### C. Ansprüche der Ford Leasing GmbH gegen Fischer

#### I. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB

Auch insoweit ist ein Verschulden nicht zu beweisen.

#### II. Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG

Auch dieser Anspruch besteht nicht. Die Voraussetzungen von § 7 Abs. 1 StVG liegen gegenüber der Ford Leasing GmbH aus den unter B I dargelegten Gründen nicht vor.

#### Frage e

Aufgrund der Abwandlung des Sachverhalts stellt sich bezüglich aller zu c bejahten Ansprüche die **Frage**, ob die **Haftungsverteilung** im Rahmen des § 17 StVG **anders** vorzunehmen ist, weil Fischer (nach strafrechtlichen Maßstäben) **alkoholbedingt fahruntüchtig** war.

1. Nach der Rechtsprechung dürfen bei der Schadensabwägung **nur solche Umstände** herangezogen werden, die sich erwiesenermaßen auf den Unfall **ausgewirkt** haben (BGH NJW 1995, 1029, 1030). Bei **alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit** ist maßgeblich, ob sich diese als **Gefahrenmoment** in dem Unfall tatsächlich **niedergeschlagen** hat.  
**Hier** ändert sich trotz der Fahruntüchtigkeit des Fischer an der oben gefundenen Haftungsverteilung also nichts, solange nicht ausgeschlossen werden kann, dass Fischer bei **grün** in die Kreuzung eingefahren ist und den Unfall **auch in nüchternem Zustand nicht hätte verhindern können**.
2. Nach der zitierten Rechtsprechung spricht jedoch der **Beweis des ersten Anscheins** für die Ursächlichkeit der Trunkenheit, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.  
Auch dies ändert **hier** nichts am Ergebnis, solange nicht wenigstens feststeht, dass Fischer **ausreichend Zeit** hatte, um auf eine etwaige Vorfahrtsverletzung des Aumann zu **reagieren**.
3. **Ergebnis:** Sofern sich der Unfallhergang nicht weiter aufklären lässt, bleibt es bei der hälftigen Schadensteilung.

**Frage f**

1. Zunächst stellt sich die **Frage**, in welchem Umfang die angegebenen **Reparaturkosten ersatzfähig** sind.
  - a) Das **StVG** enthält (außer der Haftungshöchstgrenze in § 12 Abs. 1 Nr. 2) hierzu **keine besonderen Regelungen**.
  - b) Nach **§ 249 Abs. 1 BGB** muss der **Schädiger** grundsätzlich selbst für die **Wiederherstellung** des Zustandes vor dem Schadensfall sorgen, also z.B. das Auto reparieren lassen. Nach **§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB** kann der Geschädigte aber stattdessen **Zahlung** des zur Herstellung **erforderlichen** Geldbetrages verlangen.
    - (1) Die nächstliegende Form der Herstellung ist die **Reparatur**.
      - (a) Die dafür erforderlichen **Kosten** können anhand des von Aumann eingeholten **Gutachtens** ermittelt werden. Sollte dies von der Gegenseite in Frage gestellt werden, müsste das Gericht nochmals einen Sachverständigen beauftragen. Beachte: Grundsätzlich dürfen die Reparaturkosten angesetzt werden, die üblicherweise in einer markengebundenen **Vertragswerkstatt** anfallen. Auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt muss sich der Geschädigte nur dann verweisen lassen, wenn diese einen vergleichbaren Qualitätsstandard aufweist und wenn der angebotene Preis grundsätzlich für jedermann zugänglich ist (BGH NJW 2015, 2110 Rn. 10 ff.).
      - (b) Zu den nach dem Gutachten zu erwartenden Reparaturkosten von 9.000 Euro ist der **merkantile Minderwert** von 1.000 Euro hinzuzurechnen. Dieser ist nach **§ 251 Abs. 1, 2. Alt. BGB** zu ersetzen, weil die Reparatur nicht ausreicht, um den Geschädigten vermögensmäßig so zu stellen, wie er vor dem Unfall gestanden hat.

Ein merkantiler Minderwert entsteht bei umfangreicheren Reparaturen, weil potentielle Käufer für einen „**Unfallwagen**“ in der Regel weniger ausgeben als für ein unfallfreies Auto, auch wenn alle aufgetretenen Schäden fachgerecht repariert worden sind. Die daraus resultierende Vermögenseinbuße kann der Geschädigte nach § 251 Abs. 1, 2. Alt. BGB ersetzt verlangen:
      - (c) **Insgesamt** betragen die Reparaturkosten (Werkstattkosten plus merkantiler Minderwert) hier folglich **10.000 Euro**
    - (2) Nach der Rechtsprechung kann die Herstellung auch durch **Kauf eines gleichwertigen Fahrzeugs** anstelle des beschädigten geschehen (BGHZ 115, 364, 368). Der **Aufwand** für eine Ersatzbeschaffung läge **hier** bei **7.500 Euro**. Aumann müsste 8.000 Euro für ein Ersatzfahrzeug aufwenden und bekäme 500 Euro für das Unfallfahrzeug.
    - (3) Von den verschiedenen Arten der Herstellung darf der Geschädigte **grundsätzlich** nur die **günstigste** wählen. Sein Interesse, weiterhin mit dem ihm vertrauten Auto zu fahren, (man spricht in diesem Zusammenhang häufig von **Integritätsinteresse**) wird aber in gewissem Umfang anerkannt. Deshalb dürfen die **Reparaturkosten** (zuzüglich eines eventuell verbleibenden merkantilen **Minderwerts**) die Kosten einer **Wiederbeschaffung** um ein bestimmtes Maß **überschreiten**. Üblicherweise wird ein **Zuschlag von 30 %** zugelassen.

Die 130 %-Grenze gilt auch für **gewerblich genutzte** Fahrzeuge (BGH NJW 1999, 500).

Nach der Rechtsprechung darf **der volle Wiederbeschaffungswert** ohne Abzug des Restwerts angesetzt werden (BGHZ 115, 364, 371 ff.).

Die **Obergrenze** für eine Reparatur liegt **hier** also bei 130 % von 8.000 Euro. Das sind **10.400 Euro**. Die Summe von Reparaturkosten und merkantilem Minderwert beträgt nur 10.000 Euro.

- (4) **Zwischenergebnis:** Aumann darf sich grundsätzlich für eine Reparatur entscheiden und seiner Schadensberechnung die dafür erforderlichen Kosten von insgesamt 10.000 Euro zugrunde legen.

c) Umstritten war lange Zeit, ob die 130 %-Grenze auch dann gilt, wenn der Geschädigte das Fahrzeug nicht oder nur teilweise reparieren lässt. Der Bundesgerichtshof trifft nunmehr folgende Differenzierung:

- (1) Reparaturkosten, die den Wiederbeschaffungsaufwand übersteigen, kann der Geschädigte nur dann geltend machen, wenn er sein Interesse an einer Weiternutzung des Fahrzeugs hinreichend deutlich zum Ausdruck bringt. Hierzu ist in der Regel erforderlich, dass er das Fahrzeug nach dem Unfall noch für mindestens sechs Monate nutzt.

Nutzt der Geschädigte das Fahrzeug nach dem Unfall für **weniger als sechs Monate**, darf er stets nur den Wiederbeschaffungsaufwand verlangen. Wegen § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB ist hierbei vom Wiederbeschaffungswert **ohne Umsatzsteuer** (hier 6.722,69 Euro) auszugehen, sofern kein Ersatzfahrzeug beschafft wird.

Umsatzsteuer ist nur zu ersetzen, wenn der Geschädigte tatsächlich ein **Ersatzfahrzeug** beschafft hat, dabei Umsatzsteuer angefallen ist und der Basis die Kosten der Ersatzbeschaffung **konkret** abrechnet. Wenn er die Kosten abstrakt auf der Basis der Sachverständigen ermittelten Werte berechnet, steht ihm hingegen stets nur der Nettobetrag zu (BGH MDR 2018, 1488 Rn. 6 f.).

In beiden Fällen ist der **Restwert** (hier 500 Euro) abzuziehen.

In **Variante 1** stehen Aumann deshalb folgende Beträge zu, unabhängig davon, ob er das Unfallfahrzeug reparieren lässt oder nicht:

- Ohne Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs:  $(8.000 : 1,19) - 500 = \mathbf{6.222,69 \text{ Euro}}$ .
- Mit Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs: den genannten Betrag zuzüglich der anfallenden Umsatzsteuer, bis zum Maximalwert von **7.500 Euro**.

- (2) Nutzt der Geschädigte das Fahrzeug noch für **mindestens sechs Monate**, kann er die Reparaturkosten stets in vollem Umfang verlangen, wenn sie den Wiederbeschaffungswert nicht überschreiten. Liegen die Reparaturkosten höher, kann er (bis zur 130%-Grenze) nur insoweit auf Reparaturkostenbasis abrechnen, als die Reparatur tatsächlich durchgeführt worden ist.

Wenn der Geschädigte die ernsthafte Absicht hat, das Fahrzeug weiter zu nutzen, und das Fahrzeug tatsächlich reparieren lässt, braucht er nicht sechs Monate auf Schadensersatz zu warten. Seim Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten wird nach erfolgter Reparatur **sofort fällig**. Veräußert er das Fahrzeug später doch vorzeitig, muss er einen Teil des Betrages zurückzahlen (BGHZ 178, 338 = NJW 2009, 910 Rn. 8 ff.).

- (a) Wenn die **Reparatur** zu den im Gutachten angegebenen Preisen **vollständig durchgeführt** und das Fahrzeug weiter genutzt wird (BGH NJW 2008, 2183 Rn. 5), kann der Geschädigte vollen Ersatz der Reparaturkosten verlangen. In **Variante 2** stehen Aumann deshalb **10.000 Euro** zu.
- (b) Der Geschädigte kann auch dann auf der Basis der vom Gutachter ermittelten Kosten abrechnen, wenn er das Fahrzeug **in Eigenregie** repariert. Voraussetzung ist, dass die Reparatur auch auf diesem Weg **vollständig und fachgerecht** durchgeführt wird (BGHZ 162, 161 = NJW 2005, 1108 Rn. 15 bis 17) und das reparierte Fahrzeug für mindestens sechs Monate weitergenutzt wird (BGH NJW 2008, 437 Rn. 9; BGH NJW 2008, 439 Rn. 8).  
An einer vollständigen Reparatur fehlt es auch dann, wenn die unterbliebenen Maßnahmen nur für das Erscheinungsbild des Fahrzeugs von Bedeutung sind (vgl. BGH NJW 2015, 2958 Rn. 10: Unterbliebene Montage von beschädigten Zierleisten).  
Ergänzend ist **§ 249 Abs. 2 Satz 2 BGB** zu beachten: **Umsatzsteuer** kann nur für tatsächlich angefallene Reparaturkosten verlangt werden.
- (c) Wenn der Geschädigte die Reparatur in einer **preisgünstigeren Werkstatt** durchführen lässt, stehen ihm nicht die vom Gutachter ermittelten, sondern nur die tatsächlich angefallenen Kosten zu (BGH NJW 2014, 535 Rn. 11), zuzüglich des merkantilen Minderwerts.  
In **Variante 3** kann Aumann folglich nur Ersatz von **8.000,00 Euro** verlangen.
- (d) Bei einer **unvollständigen oder nicht fachgerechten Reparatur** kann der Geschädigte die 130 %-Grenze nicht in Anspruch nehmen. Sofern die erforderlichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen, kann der Geschädigte dann nur auf Basis einer Wiederbeschaffung abrechnen, also nur Ersatz des Wiederbeschaffungsaufwandes verlangen (BGHZ 162, 161 Rn. 15 ff.; BGHZ 162, 170 Rn. 12 ff.).  
In **Variante 4** kann Aumann deshalb nur dieselben Beträge verlangen wie in Variante 1.  
Soweit für die Teilreparatur oder für die Beschaffung von Ersatzteilen Umsatzsteuer angefallen ist, kann er diese zusätzlich ersetzt verlangen.  
Maximal stehen ihm wie in Variante 1 dann 7.500 Euro zu
- (3) Bei Abrechnung auf Basis der **Wiederbeschaffungskosten** ist zu beachten: Sofern es **nicht** zum Kauf eines Ersatzfahrzeuges kommt oder der Geschädigte trotz erfolgter Wiederbeschaffung die Kosten auf Basis der vom Sachverständigen ermittelten Werte abrechnet, ist wegen § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB zu **klären**, ob und in welchem Umfang der vom Sachverständigen genannte Wiederbeschaffungswert **Umsatzsteuer** enthält. Im Sachverhalt sind 19 % angegeben. Zum Teil ist in den von Sachverständigen angegebenen Werten keine Umsatzsteuer oder nur eine Differenzbesteuerung nach § 25a UStG zu Grunde gelegt. Sofern dies aus dem Gutachten nicht hervorgeht, muss dieses ergänzt werden. Sofern der Geschädigte tatsächlich ein Ersatzfahrzeug beschafft und hierbei der vom Sachverständigen angegebene Aufwand erreicht oder überschritten wird, ist es hingegen unerheblich, welchen Umsatzsteuerbetrag der Sachverständige angesetzt hat. Vgl. zum ganzen BGHZ 162, 273 ff. = NJW 2005, 2220; BGHZ 164, 397 Rn. 5 f. = NJW 2006, 285.

2. Es verbleibt die Frage, ob der **Verlust der Gebrauchsmöglichkeit** während der Reparatur einen ersatzfähigen Schaden darstellt.

- a) Sofern der Geschädigte während der Reparatur einen Ersatzwagen **anmietet**, gehören die dafür erforderlichen Kosten zum nach § 249 Abs. 2 BGB zu ersetzenden **Herstellungsaufwand**. (Bei der Berechnung der 130 %-Grenze werden sie aber nur in Ausnahmefällen mitberücksichtigt, BGHZ 115, 364, 374). Zur ersatzfähigen Höhe im Einzelnen siehe noch unten zu Frage j.
- b) Wenn der Geschädigte während der Zeit der Reparatur auf ein Ersatzfahrzeug verzichtet, wird schon der daraus resultierende **Entgang der Nutzungsmöglichkeit** als ersatzfähiger **Schaden** anerkannt.

Zur Bewertung wird auf die SchwackeListe Nutzungsausfallentschädigung (früher herausgegeben von Sanden/Danner/Küppersbusch) zurückgegriffen. Diese ist seit 2014 nur noch direkt bei Schwacke (www.schwackepro.de) erhältlich. Für einen Audi A 4 (mit 1,8 l-Motor) beträgt der Wert der Nutzung 50 Euro pro Tag (Stand: Februar 2012). Bei zwölf Tagen (zehn Arbeitstage plus mindestens ein Wochenende) macht dies zusätzliche **600 Euro**.

Beachte allgemein:

Ein Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung besteht **nicht**, wenn der Geschädigte das Fahrzeug in der fraglichen Zeit **nicht** hätte nutzen **können** oder der Einsatz eines **Zweitwagens** möglich und zumutbar war (Palandt/Grüneberg, 78. Auflage, § 249 Rn. 42).

Bei **gewerblich** genutzten Fahrzeugen besteht kein Anspruch auf abstrakte Nutzungsentschädigung. Dem Geschädigten steht nur dann ein Ersatzanspruch in Geld zu, wenn er ein Ersatzfahrzeug anmietet, wenn er den Verlust durch Rückgriff auf ein Reservefahrzeug auffängt oder wenn der Verlust zu einer sonstigen Vermögensminderung führt (BGH, Urt. v. 06.12.2018 – VII ZR 285/17).

### Frage g

Es bleibt zu klären, ob Aumann in dieser Konstellation ebenfalls auf Reparaturkostenbasis abrechnen darf.

- a) Der **Aufwand** für eine **Reparatur** (Reparaturkosten zuzüglich des merkantilen Minderwerts) beträgt jetzt insgesamt **8.000 Euro**.
- b) Der **Aufwand** für eine **Wiederbeschaffung** (Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert) beträgt weiterhin **7.500 Euro**.
- c) Auch in dieser Konstellation ist eine Wiederbeschaffung also günstiger als eine Reparatur. Die Reparaturkosten übersteigen – anders als bei Frage f – hier aber **nicht** den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs.
- (1) Sofern der Geschädigte das Fahrzeug für **weniger als sechs Monate** nutzt, kann er auch in dieser Konstellation nur auf der Basis der Wiederbeschaffungskosten abrechnen (BGHZ 168, 43 Rn. 10 f.).  
In **Variante 1** erhält Aumann mithin denselben Betrag wie bei Frage f.
- (2) Nutzt der Geschädigte das Fahrzeug noch für **mindestens sechs Monate**, kann er die Reparaturkosten in dieser Konstellation in vollem Umfang verlangen, weil sie den Wiederbeschaffungswert nicht überschreiten. Anders als bei Frage f, wo die Reparaturkosten im Bereich zwischen 100 und 130% des Wiederbeschaffungswerts

lagen, ist die Abrechnung auf Reparaturkostenbasis nicht davon abhängig, ob und in welchem Umfang die Reparatur tatsächlich durchgeführt wird. Von Bedeutung bleibt diese Frage aber für die Höhe der zu ersetzenden Umsatzsteuer

- (a) Wenn die **Reparatur** zu den im Gutachten angegebenen Preisen **vollständig durchgeführt** wird, gilt ebenfalls dasselbe wie bei Frage f:

Aumann darf, wenn er das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate weaternutzt (BGHZ 168, 43 Rn. 10), vollen Ersatz verlangen.

In **Variante 2** stehen Aumann deshalb **8.000 Euro** zu.

- (b) Entsprechendes gilt, wenn die Reparatur auf anderem Weg **vollständig und fachgerecht** durchgeführt wird. Der Geschädigte kann, sofern er das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate weaternutzt, auf Reparaturkostenbasis abrechnen. Wenn er eine vollständige und fachgerechte Reparatur für einen günstigeren Preis erlangt, kann er aber nur die tatsächlich angefallenen Kosten ersetzt verlangen.

In der **Variante 3** stehen Aumann deshalb, wenn die Reparatur 2.000 Euro günstiger ist als vom Sachverständigen geschätzt, nur **6.000 Euro** zu.

- (c) Eine Abweichung zur Konstellation in Frage f ergibt sich bei einer **nicht fachgerechten, unvollständigen oder gänzlich unterbliebenen Reparatur**: Sofern die erforderlichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen, kann der Geschädigte, sofern er das Fahrzeug für mindestens sechs Monate weaternutzt, stets auf Basis der Reparaturkosten abrechnen (BGHZ 154, 395 Rn. 12 f.; BGHZ 162, 170 Rn. 12). Einzige Voraussetzung ist, dass das Fahrzeug auch nach dem Unfall noch verkehrssicher ist (NJW 2008, 1941 Rn. 9). Wegen der **Umsatzsteuer** ist wiederum § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB zu berücksichtigen.

In der **Variante 4** steht Aumann deshalb der Nettobetrag der Reparaturkosten (5.882,35 Euro) zuzüglich des merkantilen Minderwerts (1.000 Euro) und der für die Reparatur anfallenden Umsatzsteuer zu. Bei tatsächlich angefallenen Reparaturkosten von 3.000 Euro inklusive Umsatzsteuer (478,99 Euro) sind das insgesamt **7.361,34 Euro**.

### Frage h

Zu prüfen ist, ob sich Aumann unter den geschilderten Umständen abweichend von dem oben zu Frage f aufgezeigten Grundsatz auf eine Reparatur in einer **nicht markengebundenen** Fachwerkstatt einlassen muss.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs muss sich der Geschädigte auf eine solche Reparaturmöglichkeit verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und ggf. beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom **Qualitätsstandard** her der Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht, und wenn er ggf. vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen (BGH MDR 2019, 94 Rn. 6).

Bei der Beurteilung dieser Fragen steht dem **Tatrichter** nach § 287 ZPO ein weites **Ermessen** zu. So, wie der Sachverhalt hier dargestellt ist, wird Aumann wohl nur den niedrigeren Betrag ersetzt verlangen können. In der Praxis muss die Versicherung ihre Behauptung, die Werkstatt halte den gleichen Qualitätsstandard ein wie eine Markenwerkstatt durch geeignete Unterlagen zur Überzeugung des Tatrichters beweisen.

### Frage i

Zu prüfen ist, ob die **Reparaturkosten** nach § 249 Abs. 2 BGB **ersatzfähig** sind.

- a) Hier **übersteigt** die Summe von Reparaturkosten und merkantilem Minderwert (10.000 Euro + 1.000 Euro) die **Toleranzgrenze** von 130 % des Wiederbeschaffungswerts.
- b) Fraglich ist, ob Aumann die (tatsächlich aufgewendeten) Reparaturkosten immerhin bis zu der 130%-Grenze ersetzt verlangen kann. Das wären hier 10.400 Euro. Nach der Rechtsprechung besteht ein solcher Anspruch jedoch nicht (BGZ 115, 375, 380): Erweist sich die Reparatur wegen Überschreitens der 130%-Grenze als wirtschaftlich sinnlos, **muss** sich der Geschädigte für die Beschaffung eines **Ersatzfahrzeugs** entscheiden. Lässt er dennoch reparieren, kann er nur den Wiederbeschaffungsaufwand (also Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert) ersetzt verlangen.  
Zur Ermittlung des Restwertes in solchen Fällen: Der Geschädigte braucht sich grundsätzlich nur den auf dem regionalen Markt erzielbaren Restwert anrechnen zu lassen, nicht den (meist höheren) Wert bei einem Verkauf über das Internet. Dies gilt auch dann, wenn er das Unfallfahrzeug weiterhin benutzt – sei es unrepariert (BGHZ 171, 287 Rn. 8 ff.) oder teilrepariert (BGH NJW 2007, 2918 Rn. 10).
- c) **Hier** stehen Aumann also nur zu die zu Frage f, Variante 1 genannten Beträge (6.222,69 Euro zuzüglich anfallender Umsatzsteuer, maximal 7.500 Euro) zu.

### Frage j

In dieser Konstellation ist die **Reparatur** eindeutig die günstigste Möglichkeit.

- a) Aumann kann also höchstens die Summe von Reparaturkosten und merkantilem Minderwert (3.000 Euro + 1.000 Euro), mithin 4.000 Euro ersetzt verlangen.
  - (1) Wenn Aumann **nicht** reparieren lässt und auch kein Ersatzfahrzeug beschafft, steht ihm nur der Betrag ohne Umsatzsteuer zu. Das sind 3.521,01 Euro.  
Wenn Aumann ein **Ersatzfahrzeug** beschafft und dafür Umsatzsteuer anfällt, darf er diese jedoch bis zur Höhe der Reparaturkosten ersetzt verlangen (BGH NJW 2013, 1151 Rn. 17 f.). Wenn der Aufwand für die Beschaffung des Ersatzfahrzeugs 4.000 Euro oder mehr beträgt, kann Aumann mithin 4.000 Euro ersetzt verlangen.
  - (2) Wenn Aumann zu dem vom Sachverständigen ermittelten Betrag **reparieren** lässt, kann er den vollen Betrag von 4.000 Euro ersetzt verlangen.
  - (3) Wenn Aumann für einen günstigeren Betrag reparieren lässt, kann er nur diesen ersetzt verlangen.



**Frage k**

Zu prüfen ist, ob die **Mietwagenkosten ersatzfähig** sind.

1. Zu dem nach § 249 Abs. 2 BGB zu ersetzenden **Herstellungsaufwand** gehören auch alle im **Zusammenhang** mit der Reparatur erforderlichen **Aufwendungen**. **Erforderlich** sind solche Aufwendungen, die ein **verständlich denkender** Mensch in der Lage des Geschädigten machen würde.

Bei der **Reparatur** eines beschädigten Autos **darf** der Geschädigte grundsätzlich einen Mietwagen nehmen. Er muss sich aber im Rahmen des Zumutbaren bemühen, die Kosten **möglichst niedrig** zu halten.

a) Das Gericht darf gemäß § 287 ZPO einen **Normaltarif** auf der Grundlage eines Mietpreisspiegels im Postleitzahlengebiet des Geschädigten (BGH NJW 2006, 2106 Rn. 9) oder im Postleitzahlengebiet des Autovermieters (BGH NJW 2008, 1519 Rn. 11) ermitteln. Hierzu können sowohl die Schwacke-Liste als auch der Fraunhofer-Mietpreisspiegel herangezogen werden (BGH NJW 2011, 1947 Rn. 18). Einige Oberlandesgerichte lassen auch die Bildung eines Mittelwerts aus beiden Listen zu (so zum Beispiel OLG Karlsruhe NJW-RR 2012, 26, 28 f.).

b) Ein höherer Tarif ist grundsätzlich nur dann ersatzfähig, wenn die **Mehrkosten** durch Besonderheiten der Unfallsituation **sachlich gerechtfertigt** sind – etwa deshalb, weil die Kosten beim Unfallersatztarif nicht sofort bezahlt werden müssen, sondern vom Vermieter bis zur Erstattung durch die Versicherung vorfinanziert werden (BGHZ 160, 377 = NJW 2005, 51 Rn. 20, BGHZ 163, 19 = NJW 2005, 1933 Rn. 8). Sind solche Kosten erforderlich, können sie im Rahmen der Schadensschätzung nach § 287 ZPO auch durch einen prozentualen Zuschlag auf den Normaltarif berücksichtigt werden (vgl. etwa BGH NJW 2010, 2569 Rn. 12, wo ein Aufschlag von 20% im Einzelfall nicht beanstandet wurde; ferner BGH NJW 2013, 1539 Rn. 13).

Ob dies hier der Fall ist, lässt sich aufgrund der Sachverhaltsangaben nicht beurteilen.

c) Selbst wenn die Mehrkosten für einen Unfallersatztarif sachlich gerechtfertigt sind, muss der Geschädigte dennoch einen **Normaltarif** wählen, wenn ihm dieser **ohne weiteres zugänglich** war. Die Darlegungs- und Beweislast dafür liegt beim Schädiger (BGH NJW 2008, 2910 Rn. 26).

d) Sind die Mehrkosten sachlich nicht gerechtfertigt, kann der Geschädigte dennoch Anspruch auf Ersatz der vollen Kosten haben, wenn ihm ein günstigerer Tarif nicht ohne weiteres **zugänglich** war. Die Darlegungs- und Beweislast dafür liegt beim Geschädigten (BGHZ 163, 19 = NJW 2005, 1933 Rn. 10).

Welche Bemühungen der Geschädigte unternehmen muss, um einen günstigeren Tarif zu erlangen, hängt vom **Einzelfall** ab.

(1) Eine umfassende **Marktanalyse** zur Ermittlung des günstigsten Vermieters ist **nicht** erforderlich (BGH NJW 1985, 793).

(2) Zumindest wenn die Mietdauer **drei Wochen oder mehr** beträgt, muss der Geschädigte in der Regel ein oder zwei **Konkurrenzangebote** einholen (BGH NJW 1985, 2637).

- (3) Eine Pflicht, sich sowohl beim ersten als auch bei anderen Anbietern nach dem Normaltarif zu erkundigen, kann auch dann bestehen, wenn der Geschädigte das Ersatzfahrzeug **nicht dringend benötigt** oder wenn sich aufgrund des geforderten Preises aufdrängt, dass günstigere Tarife verfügbar sein müssten (BGHZ 163, 19 Rn. 12).
  - (4) Die Erkundigungspflicht ist nicht erfüllt, wenn der Vermieter dem Geschädigten **Einblick** in die Preislisten von Konkurrenten oder in die Schwacke-Liste gewährt (BGH NJW-RR 2009, 318 Rn. 10).
  - (5) Wenn der Geschädigte unter hohem **Zeitdruck** steht, kann ein milderer Maßstab gerechtfertigt sein. Auch in dieser Situation kann der Geschädigte aber im Einzelfall gehalten sein, drei oder vier telefonische Angebote einzuholen (BGH NJW 2010, 2569 Rn. 18).
  - (6) Ob der Geschädigte die Anmietung zum Normaltarif auf eigene Kosten **vorfianzieren** muss (z.B. durch Zahlung mit Kreditkarte oder durch Inanspruchnahme eines Überziehungskredits) ist eine Frage des Einzelfalls (BGHZ 163, 19 = NJW 2005, 1933 Rn. 14).
  - (7) Ob Aumann den Anforderungen **hier** gerecht worden ist, lässt sich aufgrund des mitgeteilten Sachverhalts nicht beurteilen.
2. Auf die ersatzfähigen Mietwagenkosten muss sich Aumann im Wege der **Vorteilsausgleichung** die **ersparten Eigenaufwendungen** anrechnen lassen, d.h. diejenigen Aufwendungen, die ihm bei Nutzung seines eigenen Autos entstanden wären. Dabei handelt es sich vor allem um die rechnerischen Kosten für **Materialverschleiß**. Von vielen Gerichten wird dafür ein bestimmter **Prozentsatz** der Mietwagenkosten angesetzt, in neueren Entscheidungen meist 10 % (vgl. BGH NJW 2010, 1445 Rn. 20). Einige Gerichte sehen von einem Abzug ab, wenn der Geschädigte ein **geringerwertiges** Fahrzeug anmietet.