

Beklagten zu 3. haftpflichtversichert ist, die ... in Richtung B entlang. Im Kreuzungsbereich der beiden Straßen stieß er unter streitigen Umständen mit dem Fahrzeug der Klägerin zusammen.

Das Beklagtenfahrzeug fuhr mit seiner vorderen linken Seite gegen die Fahrerseite des Klägerfahrzeugs. Das Fahrzeug der Klägerin wurde durch den Anprall um 90° nach links gedreht und stand schließlich in entgegengesetzter Fahrtrichtung zu dem der Beklagtenseite.

Am Fahrzeug der Klägerin entstand ein Totalschaden. Der Wiederbeschaffungswert des Autos betrug 3.150 EUR bei einem Restwert von 250 EUR.

Die Klägerin holte ein Privatgutachten zur Schadenshöhe ein, das 455,66 EUR kostete ... Das Gutachten wurde am 26.2.2019 erstellt. Die Klägerin hatte für die Wiederbeschaffungsdauer, deren Details streitig sind, für zwei Tage einen Mietwagen erhalten, der 79 EUR kostete. Das neue Fahrzeug wurde am 25.3.2019 zugelassen. Der Klägerin entstanden 116,90 EUR Zulassungskosten, insoweit wird auf die Zulassungskostenbelege in Anlage K2a Bezug genommen. Die Klägerin macht ferner eine allgemeine Kostenpauschale von 30 EUR geltend.

Die Klägerin wandte sich mit Anwaltsschreiben vom 1.3.2019 an die Gegenseite und setzte eine Frist zur Zahlung bis zum 6.3.2019.

Die Klägerin behauptet, die Ampel in ihrer Richtung habe für die Zeugin T Grün gezeigt, als sie in die Kreuzung eingefahren sei. Die Zeugin habe vor dem Unfall mit ihrem Auto bereits auf der Höhe der querenden Straßen gestanden und den Querverkehr pflichtgemäß beobachtet und festgestellt, dass dieser noch Rot gehabt habe und stand. Sie habe daher weiterfahren und abbiegen dürfen.

Der Klägerin seien 21 Tage Nutzungsausfall entstanden.

Sie errechnet vorgerichtliche Anwaltskosten von 413,64 EUR, wie aus der Klageschrift ersichtlich, und beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 3.968,56 EUR nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinsatz seit dem 7.3.2019 und vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 413,64 EUR zu zahlen.

Die Beklagten beantragen Klagabweisung. Sie behaupten, der Beklagte zu 1. habe auf seiner Fahrt die ... entlang an der Kreuzung ... zunächst an der roten Ampel gehalten. Als die Ampel grün geworden sei, sei er geradeaus weitergefahren, um die Kreuzung in Richtung B zu passieren. Die Zeugin T sei aus seiner Sicht von rechts kommend plötzlich und mit überhöhter Geschwindigkeit aus der ... in den Kreuzungsbereich eingefahren. Er habe trotz einer Gefahrenbremsung keine Möglichkeit mehr gehabt, den Zusammenstoß zu vermeiden. Die Zeugin T habe wegen stockenden Verkehrs zunächst nicht in die Kreuzung einfahren können. Sie sei daher kurz hinter „ihrer“ Ampel stehengeblieben. Von dort sei sie rasant losgefahren, als die Ampel für

ALLEINHAFUNG BEI KREUZUNGSRÄUMUNG ALS „UNECHTER NACHZÜGLER“

StVG §§ 7, 17, 18; StVO § 11 Abs. 1

Wer eine Lichtzeichenanlage bei Grün passiert, allerdings noch nicht in den querenden Verkehr eingefahren ist, ist wartepflichtig gegenüber dem Querverkehr, wenn dieser in der Zwischenzeit ebenfalls Grün gezeigt bekommen hat.

AG Meldorf, Urt. v. 22.4.2021 – 94 C 689/19

Sachverhalt: Die Parteien streiten um die Folgen eines Verkehrsunfalls vom 21.2.2019 in H.

An diesem Tag fuhr die Zeugin T gegen 18.15 Uhr mit dem Fahrzeug der Klägerin und Halterin, einem VW Polo, amtliches Kennzeichen ... , die Straße ... in H entlang. Sie erreichte den Bereich der Kreuzung der ... mit der ... und fuhr unter im einzelnen streitigen Umständen in den Kreuzungsbereich ein, um nach links abzubiegen. Der Beklagte zu 1. fuhr mit dem von der Beklagten zu 2. gehaltenen Fahrzeug, einem Mercedes-Benz 200 CDI, amtliches Kennzeichen ... , der bei der

den Beklagten zu 1. schon Grün gezeigt habe. Die Zeugin T habe vor dem Unfall keinesfalls bereits mit dem Auto im Kreuzungsbereich gestanden.

Die Beklagten sind der Ansicht, die Zeugin T habe gegen § 11 Abs. 1 StVO verstoßen. Sie habe die Ampel gar nicht passieren dürfen; sie stelle sich als sog. „unechte Nachzüglerin“ dar, die die Kreuzung nicht mehr hätte passieren dürfen, selbst wenn die Ampel für sie ursprünglich Grün gezeigt haben sollte. Sie meint, die Schadensbilder zeigten, dass der von Klägerseite geschilderten Verlauf unmöglich sei. Zudem ergäben sich allenfalls 17 Kalendertage Nutzungsausfall.

Das Gericht hat den Beklagten zu 1. im Termin vom 27.2.2020 persönlich angehört. In diesem Termin hat es ferner die Zeugen T, N, T, P, L und G vernommen ... Im Termin vom 30.3.2021 hat es sodann die Zeugin H vernommen. In diesem Termin hat ferner der Sachverständige ein mündliches Gutachten zum Unfallhergang erstattet ...

Entscheidungsgründe: I. Die zulässige Klage hat keinen Erfolg.

1. Der Unfallhergang stellt sich für das Gericht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme im entscheidenden Teil wie folgt dar:

Der Beklagte zu 1. wartete vor dem Unfall an der für ihn zunächst Rot zeigenden Ampel an der Kreuzung ... auf der ... Als die Ampel für ihn auf Grün umschaltete, fuhr er an und beschleunigte den Mercedes in die Kreuzung hinein. Die Zeugin T hatte mit ihrem Polo den eigentlichen Kreuzungsbereich bis dahin noch nicht erreicht. Sie hatte die für sie geltende Ampel noch bei Grün passiert, hatte jedoch wegen kreuzender Fahrradfahrer/Fußgänger und anderem Verkehr noch vor dem Kreuzungsbereich anhalten und warten müssen. Ihr Polo stand zuletzt auf dem im Bereich des Fußgängerüberwegs markierten Fahrradstreifen auf der Höhe, der in der Anlage zum Protokoll des Termins vom 30.3. entsprechend der Angaben der Zeugin H mit „dritte Linie“ markiert worden ist. Als der Mercedes bereits Grün hatte und angefahren war, fuhr auch die Zeugin T mit dem Polo an, um nach links abzubiegen. Es kam sodann kurz hinter dem Eingang des Kreuzungsbereichs aus der Sicht der Zeugin T zum Zusammenstoß der Fahrzeuge ...

2. Die Überzeugung des Gerichts von diesem Hergang basiert, soweit die Umstände nicht unstrittig sind, auf der Auswertung der diversen Zeugenaussagen.

Die Aussage des Zeugen T war nicht ergiebig. Er war ein klassischer „Knallzeuge“, der den eigentlichen Zusammenstoß nicht wahrgenommen hat und auch zur Ampelschaltung nichts mehr aussagen konnte. Zwar hat auch die Zeugin P den Zusammenstoß nicht direkt wahrgenommen. Sie hat jedoch angeben können, dass das Beklagtenfahrzeug etwa zwei Autos vor ihr an der Ampel stand, die zunächst rot war und dann auf Grün umsprang. Aus der Aussage dieser neutralen und am Ausgang des Verfahrens in keiner erkennbaren Weise

interessierten Zeugin entnimmt das Gericht, dass der Beklagte zu 1. nicht etwa bei Rot über die Ampel gefahren ist oder gar in voller Fahrt die ... entlangraste, sondern vielmehr an der roten Ampel wartete und sodann bei Grün losfuhr. Diese Schilderung wird durch die Aussage des Zeugen L bestätigt, der angab, direkt hinter dem Beklagten an der Ampel gewartet zu haben, bis diese Grün zeigte.

Die Zeugin H hat das Unfallgeschehen ebenfalls nicht wahrgenommen, weil sie sich zuvor umgedreht hatte, um nach ihrem Hund zu sehen. Sie konnte aber Angaben zur Unfallendstellung machen, die dem Gutachten zugrunde gelegt werden konnten. Ihrem rein aus dem Fahrgeräusch abgeleiteten Eindruck, der Mercedes müsse sehr schnell gefahren sein, misst das Gericht – gerade auch im Hinblick auf die oben dargestellten Zeugenaussagen – dagegen kein entscheidendes Gewicht bei.

Der Sachverständige hat den vom Gericht angenommenen Unfallablauf in seinem mündlichen Gutachten ausdrücklich als plausibel und rechnerisch möglich beschrieben. Nicht zuletzt hat er aufgrund der vorhandenen Daten, insbesondere anhand des Splitterfelds, einen Kollisionsort ermittelt, der die vom Gericht zugrunde gelegten Abläufe stützt, weil der Kollisionsort aus Sicht der Zeugin T nahe am Eingang der Kreuzung lag und damit der Schilderung, die Zeugin habe die Kreuzung nur räumen wollen, entgegensteht. Es ist nach Angaben des Sachverständigen im Übrigen problemlos darstellbar, dass der Mercedes des Beklagten aus dem Stillstand an der Ampel in die Kreuzung eingefahren sein kann und die aus den Schadensbildern ableitbare Geschwindigkeit erreichen konnte, ohne z.B. bei Rot die Ampel durchfahren zu haben.

3. Daraus ergibt sich folgende rechtliche Bewertung:

Die Beklagten haften gemäß den §§ 7, 17, 18 StVG, § 115 VVG für den aus dem Unfall entstandenen Schaden. Die Voraussetzungen der genannten Vorschriften liegen vor. Der Beklagte zu 1. war Fahrer, die Beklagte zu 2. Halterin und die Beklagte zu 3. Haftpflichtversichererin des unfallbeteiligten Mercedes, bei dessen Betrieb es zu einem Schaden an einem Fahrzeug gekommen ist.

Die Beklagten haben nicht beweisen können, dass der Unfall unabwendbar i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG war. Ein Idealfahrer hätte in der konkreten Unfallsituation in besonders vorausschauender Weise den Verkehr beobachtet und damit gerechnet und sich darauf eingestellt, dass ein am Rande der Kreuzung stehendes Fahrzeug – wie das von der [Klägerin] geführte – trotz des dadurch entstehenden hohen Risikos noch versuchen könnte, die Kreuzung noch zu passieren.

Steht mithin die grundsätzliche Haftung der Beklagtenseite fest, ist zu prüfen, ob eine Mithaftung der Klägerseite zu berücksichtigen ist. Die Beklagte haftet als Fahrer – Halterin war sie nicht – gemäß den §§ 7, 18 StVG für den aus dem Unfall entstandenen Schaden. Die Voraussetzungen der genannten Vorschriften legen

auch auf Seiten der Klägerin vor. Auch die Klägerin war Führerin eines Kraftfahrzeugs, das sich in Betrieb befand und bei dessen Betrieb es zu einem Schaden an einem Fahrzeug gekommen ist.

Die Klägerin hat als Fahrer die Verschuldensvermutung aus § 18 Abs. 1 S. 2 StVG nicht widerlegen können. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG erlaubt dem Kfz-Führer die Entlastung gegenüber der strikteren Regelung für den Kfz-Halter. Kfz-Führer i.S.d. § 18 Abs. 1 StVG ist derjenige, der im Augenblick des Unfalls das Kfz lenkt und die tatsächliche Gewalt über das Steuer hat. Die Ersatzpflicht des Führers ist gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG schon dann ausgeschlossen, wenn er nachweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht ist. Die Verschuldensvermutung ist ferner widerlegt, wenn der Führer nachweist, dass er sich verkehrsrichtig verhalten hat (zum Ganzen Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, 26. Aufl. 2020, StVG § 18 Rn 3, 8 m.w.N.). Die „Verkehrsrichtigkeit“ des Verhaltens wird nicht nur nach den geschriebenen Regeln der Straßenverkehrsordnung bestimmt, sondern nach den konkreten Umständen und Gefahren des Verkehrs sowie nach dem, was den Verkehrsteilnehmern zumutbar ist, um diese Gefahr möglichst gering zu halten (vgl. BGH NJW 1979, 1363, 1364).

Auch wenn dieser Entlastungsbeweis damit niedrigere Anforderungen stellt als die Entlastung des Fahrzeughalters nach § 17 Abs. 3 StVG, ist er durch die Klägerin nicht geführt worden. Die Klägerin ist zu einem Zeitpunkt, als der kreuzende Verkehr bereits Grün hatte, noch in den Kreuzungsbereich eingefahren, um das von ihr beabsichtigte Abbiegen zu vollenden. Dieses Verhalten verstößt gegen die StVO und kann damit nicht als verkehrsrichtig eingestuft werden.

Liegen mithin die Voraussetzungen der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 3 StVG vor, richtet sich die Haftungsverteilung nach den Umständen, insbesondere danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge können allerdings – anders als beim Entlastungsbeweis nach § 18 StVG – nur solche Umstände berücksichtigt werden, die entweder unstrittig oder bewiesen sind. Auf ein Verschulden kommt es nur nachrangig an, da zunächst die objektiven Umstände der Unfallverursachung maßgeblich sind. Dabei hat jede Seite die Umstände zu beweisen, die für sie günstig, für die Gegenseite also ungünstig sind.

Bei der Bewertung des Verursachungsanteils der Beklagtenseite ist zu berücksichtigen, dass dem Beklagten zu 1. kein nachweisbarer oder unstrittiger Verstoß gegen Verkehrsregeln zur Last fällt. Er fuhr mit dem Mercedes an, als die Ampel für ihn Grün zeigte, und vertraute darauf – und durfte dies auch –, dass der kreuzende Verkehr und damit auch die Klägerin sich regelkonform verhalten und nicht mehr in den Kreuzungsbereich einfahren würde. Die Freigabe der Kreuzungseinfahrt durch grünes Ampellicht entbindet den Fahrer zwar nicht von der Pflicht, die Einfahrt in die Kreuzung zurückzustellen, wenn dies die Verkehrslage erfordert, insbesondere wenn in früherer Ampelphase

eingefahrene Nachzügler sich noch im Kreuzungsbereich befinden, denen zunächst im Interesse des fließenden Verkehrs die Räumung der Kreuzung zu ermöglichen ist; dies gilt auch für den nach links abbiegenden Querverkehr, der in früherer Ampelphase eingefahren war (KG, Urt. v. 13. 11. 2003 – 12 U 43/02). Jedoch befand sich nach den obigen Feststellungen die Klägerin gerade nicht in diesem Sinne im Kreuzungsbereich, sondern fuhr in diesen erst ein, nachdem ihre Ampel – wenn auch für sie nicht sichtbar – auf Rot geschaltet hatte.

Bei der Bewertung des Verursachungsanteils der Klägerseite ist zu berücksichtigen, dass diese gegen das Vorfahrtsrecht des Beklagtenfahrzeugs verstoßen hat, indem sie in die Kreuzung eingefahren ist, als die Ampel für den kreuzenden Verkehr bereits Grün zeigte. Sie war insbesondere nach dem gerade Gesagten auch nicht berechtigt, die Kreuzung zu räumen, weil dies jedenfalls vorausgesetzt hätte, dass sie bereits in den Kreuzungsbereich eingefahren war. So verhielt es sich hier aber nicht. Vielmehr befand sich die Zeugin mit dem Polo im entscheidenden Moment noch gar nicht im Bereich der eigentlichen Kreuzung, sondern noch vor diesem Bereich.

Je länger selbst ein „echter Kreuzungsräumer“ auf der Kreuzung verharrt, desto mehr wird er beachten müssen, dass der übrige Verkehr daraus schließen kann, er werde nicht weiterfahren. Ein solcher Pkw-Fahrer darf nicht an- oder weiterfahren, ohne sich vergewissert zu haben, dass ein Zusammenstoß mit einfahrenden Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Fährt er in dieser Situation unbedacht an, kann dies zu einer Abweichung von der Regelhaftung des „Kreuzungsräumers“ von einem Drittel führen. Das gilt vor allem dann, wenn der Teilnehmer des Querverkehrs sich sicher sein konnte, dass der hängengebliebene Wagen in der Kreuzung ihm die Vorfahrt lassen werde (vgl. FD-StrVR 2009, 276071 zu KG, Beschl. v. 8.9.2008 – 12 U 194/08, BeckRS 2009, 03157). Dies gilt noch verschärft für den Kraftfahrer, der an einer ampelgeregelten Kreuzung mit seinem Fahrzeug außerhalb des sog. Kreuzungskerns zum Stehen kommt. Er ist in dieser Position kein bevorrechtigter Nachzügler. Er ist gegenüber dem Querverkehr wartepflichtig, wenn die LZA für diesen auf Grün umspringt. Der Kreuzungskern wird von den Fluchtlinien der Fahrbahnränder gebildet (OLG Düsseldorf NZV 1997, 481). In beiden Fällen sind die genannten Gerichte von einer Alleinhaftung des „Nachzüglers“ ausgegangen.

Bei der Abwägung sämtlicher Umstände unter Berücksichtigung der zitierten Rechtsprechung zu vergleichbaren Fällen gelangt das Gericht zu der Auffassung, dass der Verursachungsanteil des Fahrzeugs der Klägerseite – also der Zeugin T – so erheblich den Verursachungsbeitrag auf der Beklagtenseite übersteigt, dass diese allein für den Unfall haftet. Eine Ersatzpflicht der Beklagtenseite besteht damit nicht.

4. Angesichts der fehlenden Ersatzpflicht der Beklagtenseite kann dahinstehen, inwieweit der einzige streitige Punkt in Bezug auf die Schadenshöhe, nämlich die

Dauer des Nutzungsausfalls, von der Klägerin zutreffend bestimmt worden ist.

II. Der Klägerin stehen mangels Erfolg in der Hauptsache weder die geltend gemachten Zinsen auf die Hauptforderung noch die vorgerichtlichen Anwaltskosten zu.

Mitgeteilt von RAin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg

ERSTATTUNGSFÄHIGKEIT VON COVID-19-SCHUTZMAßNAHMEN

BGB § 249

1. Die Reparaturkosten sind inklusive der Schutzmaßnahmen vor Covid-19 zu erstatten. Es kommt dabei nicht darauf an, ob die Kosten der Reparaturwerkstatt tatsächlich angefallen sind oder die Arbeiten erforderlich waren.

2. Etwas anderes gilt nur, wenn die Maßnahmen offensichtlich nicht erforderlich waren.

AG München, Urt. v. 30.4.2021 – 337 C 3776/21

Entscheidungsgründe: Gemäß § 495a ZPO bestimmt das Gericht das Verfahren nach billigem Ermessen. Innerhalb dieses Entscheidungsrahmens berücksichtigt das Gericht grundsätzlich den gesamten Akteninhalt.

Die zulässige Klage ist vollumfänglich begründet.

I. Der Kläger hat gegen die Beklagte Anspruch auf Zahlung weiterer Reparaturkosten in Höhe von 62,29 EUR gemäß § 7 StVG, § 115 VVG, § 1 PflVG.

Die volle Haftung der Beklagten für die bei dem Verkehrsunfall vom 23.11.2020 entstandenen Schäden ist dem Grunde nach unstrittig. Streit bestand nur über die Schadenshöhe, namentlich restliche Reparaturkosten.

Dem Kläger, der sein Fahrzeug tatsächlich hat reparieren lassen, sind die gesamten in Rechnung gestellten Reparaturkosten inklusive der in Rechnung gestellten „Schutzmaßnahmen Covid-19“ zu erstatten.

Dabei kommt es weder darauf an, ob die von der Beklagten bei der Schadensregulierung gekürzten Kosten bei der Reparaturwerkstatt tatsächlich angefallen sind, noch darauf, ob die Arbeiten erforderlich waren.

Der Kläger durfte sein Fahrzeug reparieren lassen. Dabei ist die Reparaturwerkstatt nicht Erfüllungsgehilfe des Klägers. Das Werkstattisiko trägt der Schädiger und nicht der Geschädigte. Mit Mehraufwendungen durch Schadensbeseitigung, deren Entstehung der kontrollierbaren Einflussphäre des Geschädigten entzogen sind, ist der Schädiger belastet (NJW-RR 2015, 227).

Dies greift auch hier. Die Beklagtenseite trägt vor, dass die in Rechnung gestellten Covid-19-Schutzmaßnahmen nicht erforderlich gewesen seien. Darauf kommt es jedoch nicht an. Da der Posten gegenüber dem Geschädigten abgerechnet wurde und der Geschädigte nicht erkennen konnte und musste, ob die Arbeit tatsächlich ausgeführt wurde oder erforderlich war, trägt der Schädiger und mit ihm die Beklagte das Risiko, dass von den erforderlichen Maßnahmen abgewichen wurde oder Maßnahmen nicht der Rechnung entsprechend ausgeführt wurden. Die Entstehung etwaiger Mehrkosten für den umstrittenen Posten liegt außerhalb der kontrollierbaren Einflussphäre des Geschädigten, mithin des Klägers. Die Beklagtenseite hat auch nichts Gegenteiliges vorgetragen.

Anderes mag geltend, wenn die Arbeiten für den Kläger erkennbar nicht erforderlich waren oder nicht ausgeführt wurden. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Die in Rechnung gestellten Kosten sind ihrem Grunde nach allesamt nachvollziehbar und eine Überhöhung nicht zu erkennen.

Insbesondere dass die Maßnahmen bereits offensichtlich nicht erforderlich gewesen sein sollen, kann das Gericht nicht erkennen. Eine Übertragung von Covid-19 über Oberflächen ist nicht ausgeschlossen. Es ist allgemein bekannt, dass Desinfektionsmaßnahmen bei in Betracht kommenden Kontaktflächen zur Vermeidung einer Schmierinfektion von politischer und wissenschaftlicher Seite aus Gründen der Vorsorge empfohlen wurden.

Vielmehr ist die von der Beklagten angegriffene Rechnungsposition auch in dem vom Kläger zuvor eingeholten Schadensgutachten in gleicher Höhe enthalten. Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls darf auf die Richtigkeit des von ihm eingeholten Schadensgutachtens vertrauen. Für den Kläger wäre die fehlende Erforderlichkeit der Maßnahmen nicht erkennbar gewesen.

Aus diesem Grund sind die Abzüge der Beklagtenseite unberechtigt erfolgt.

Auch auf die Frage, ob die Reparaturkostenrechnung vom Kläger bezahlt worden ist, kommt es nicht an.

Selbst für den Fall, dass die Reparaturrechnung bisher noch nicht (vollständig) beglichen worden sein sollte, kommt dieser nach Auffassung des erkennenden Gerichts im vorliegenden Fall eine Indizwirkung dergestalt zu, dass die in der Rechnung verlautbarten Aufwendungen tatsächlich den erforderlichen Reparaturaufwand widerspiegeln. Der erforderliche Herstellungsaufwand bestimmt sich nämlich nicht allein nach Art und Ausmaß des Schadens, sondern auch nach den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten bei der Behebung des eingetretenen Schadens (st. Rspr., vgl. nur BGH, Urt. v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90). Insoweit ist eine subjektbezogene Schadensbetrachtung zugrunde zu legen: Der Geschädigte, der nach Einholung eines privaten Sachverständigen

digengutachtens zur Ermittlung der Höhe der erforderlichen Reparaturkosten diesem Gutachten entsprechend Reparaturauftrag erteilt und sich sodann gemäß der eingegangenen vertraglichen Verpflichtung gegenüber der Reparaturwerkstatt deren Werklohnanspruch ausgesetzt sieht, soll am Risiko, dass die Reparaturkosten das tatsächlich zur Wiederherstellung erforderliche Maß übersteigen, nur in dem Maße beteiligt werden, in welchem er hierauf tatsächlich Einfluss nehmen kann. Daran anknüpfend kommen dem Geschädigten die Vorteile der subjektbezogenen Schadensbetrachtung nicht zugute, wenn er auch im Rahmen seiner Erkenntnismöglichkeiten bei sorgfältiger Prüfung der Reparaturrechnung hätte erkennen können, dass hier überhöhte Positionen bzw. nicht zur Behebung des unfallbedingten Schadens erforderliche Positionen in Rechnung gestellt werden oder wenn ihn in sonstiger Weise ein Auswahlverschulden hinsichtlich der Reparaturwerkstatt trifft. Letzteres ist weder vorgetragen noch erkennbar.

Der soeben skizzierten subjektbezogenen Schadensbetrachtung liegt eine Risikobewertung zugunsten des Geschädigten zugrunde. Diese greift nach Auffassung des erkennenden Gerichts in gleicher Weise, ob nun der Geschädigte die Rechnung bereits beglichen hat oder noch nicht. Unzweifelhaft ist der Geschädigte auch im vorliegenden Fall dem Werklohnanspruch der Reparaturwerkstatt ausgesetzt. Auch wenn also der Geschädigte die Reparaturrechnung noch nicht vollständig beglichen hat, kann er hierauf in Anspruch genommen und ggf. verklagt werden.

Nichts anderes ergibt sich aus der jüngeren Rechtsprechung des BGH zur Erstattungsfähigkeit von Sachverständigenkosten bei noch nicht beglichener Honorarrechnung (vgl. BGH, Urt. v. 19.7.2016 – VI ZR 491/15 sowie jüngst BGH, Urt. v. 5.6.2018 – VI ZR 185/16, DAR 2018, 674). Die sich aus dieser Rechtsprechung ergebende Wertung, dass einer unbeglichene Honorarrechnung im Falle einer Zession keine Indizwirkung zukomme, ist auf die hier im Raum stehende Fallkonstellation nicht übertragbar. Zwar trifft es zu, dass derjenige Aufwand, der zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands erforderlich ist, nicht pauschal durch den in Rechnung gestellten Betrag abgebildet wird, sondern dem tatsächlich zur Befriedigung des Finanzierungsbedarfs des Geschädigten objektiv erforderlichen Geldbetrag zur Durchführung der Reparatur entspricht (BGH, Urt. v. 5.6.2018 – VI ZR 185/16, DAR 2018, 674, 675). Unter Berücksichtigung der individuellen Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten bildet jedoch im hier zu entscheidenden Fall, wenn der Geschädigte nach Maßgabe eines Sachverständigengutachtens reparieren lässt, der in der Rechnung verlautebarte Betrag denjenigen Aufwand ab, der aus Sicht des Geschädigten zur Durchführung der Reparatur erforderlich ist. Der Geschädigte hat nämlich aufgrund des zuvor eingeholten Sachverständigengutachtens einen konkreten Anhaltspunkt, in welcher Größenordnung Reparaturkosten voraussichtlich anfallen werden, und ist im Vertrauen hierauf eine vertragliche Verpflichtung zur Zahlung des Werklohns eingegangen.

Die Klageseite hat danach Anspruch auf Ersatz der vollen restlichen Reparaturkosten in Höhe von 62,29 EUR ...

Mitgeteilt von RAin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg

ZUR ERSTATTUNGSFÄHIGKEIT VON COVID-19-FAHRZEUGDESINFEKTIONEN

BGB § 249

1. Die Kosten für eine Probefahrt, Fahrzeugreinigung und für eine gesonderte Fahrzeugreinigung wegen Covid-19 sind erstattungsfähig.

2. Es ist dabei unerheblich, ob die Reparaturrechnung bereits (vollständig) beglichen wurde.

AG München, Urt. v. 6.5.2021 – 344 C 2777/21

Entscheidungsgründe: Die Parteien streiten über die Erstattung restlicher Reparaturkosten aufgrund eines Verkehrsunfalls, der sich am 27.6.2020 in Berlin ereignet hat.

Die Haftung der Beklagtenseite dem Grunde nach zu 100 % ist zwischen den Parteien unstrittig.

Streitig ist allein die Frage, ob die Klägerin weitere 194,53 EUR brutto für restliche Reparaturkosten laut Rechnung ersetzt verlangen kann.

Die zulässige Klage ist vollumfänglich begründet. Die Klägerin hat gegen die Beklagtenseite einen weiteren Schadensersatzanspruch in Höhe von 194,53 EUR brutto aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, § 115 WG, § 1 PflVG und kann mithin den vollen Rechnungsbetrag ersetzt verlangen.

Die beklagte Partei hat die Erforderlichkeit der Positionen Probefahrt, Fahrzeugreinigung und „Fahrzeugdesinfektion Covid-19“ bestritten.

Zur Frage der Erforderlichkeit dieser Position war im vorliegenden Fall kein Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zu erheben, da es nach Auffassung des Gerichts hier nicht entscheidungserheblich ist, ob es sich bei sämtlichen in der Rechnung ausgewiesenen Posten um erforderliche handelt. Es kommt nämlich insoweit allein darauf an, ob die Geschädigte die Reparatur in dem im Gutachten festgelegten – tatsächlichen – Umfang in Auftrag geben durfte. Das war vorliegend der Fall. Das von der Geschädigten vor der Reparatur erholte Gutachten weist die streitigen Positionen sämtlich als erforderlich aus. Dann durfte auch die Klägerin die entsprechenden Rechnungspositionen als erforderlich ansehen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes kann der Geschädigte, der das Unfallfahrzeug selbst zur Reparatur gibt, nach § 249 Abs. 2 BGB von dem Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer

den Geldbetrag ersetzt verlangen, der zur Herstellung des beschädigten Fahrzeugs erforderlich ist (BGHZ 63, 182, 183). Der erforderliche Herstellungsaufwand wird dabei nicht nur durch Art und Ausmaß des Schadens, die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten für seine Beseitigung, sondern auch von den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten mitbestimmt, so auch durch seine Abhängigkeit von Fachleuten, die er zur Instandsetzung des Unfallfahrzeuges heranziehen muss (BGHZ 63, 182, 184). In diesem Sinne ist der Schaden subjektbezogen zu bestimmen (BGHZ 63, 182, 184). Gerade im Fall der Reparatur von Kraftfahrzeugen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass den Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten des Geschädigten Grenzen gesetzt sind. Es würde dem Sinn und Zweck des § 249 Abs. 2 BGB widersprechen, wenn der Geschädigte bei Ausübung der ihm durch das Gesetz eingeräumten Ersatzbefugnis im Verhältnis zu dem ersatzpflichtigen Schädiger mit Mehraufwendungen der Schadensbeseitigung belastet bliebe, deren Entstehung seinem Einfluss entzogen ist und die ihren Grund darin haben, dass die Schadensbeseitigung unter einem fremden, vom Geschädigten nicht kontrollierbaren Einfluss stattfinden muss (vgl. BGHZ 63, 182, 185). Bei dem Bemühen um eine wirtschaftlich vernünftige Objektivierung des Restitutionsbedarfs im Rahmen von § 249 Abs. 2 S. 1 BGB darf nicht das Grundanliegen dieser Vorschrift aus den Augen verloren werden, dass dem Geschädigten bei voller Haftung des Schädigers ein möglichst vollständiger Schadensausgleich zukommen soll (BGHZ 132, 373, 376). Lässt der Geschädigte sein Fahrzeug – wie hier – reparieren, so sind die durch eine Reparaturrechnung der Werkstatt belegten Aufwendungen im Allgemeinen ein aussagekräftiges Indiz für die Erforderlichkeit der angefallenen Reparaturkosten (vgl. BGH, Urt. v. 20.6.1989). Die „tatsächlichen“ Reparaturkosten können deshalb regelmäßig auch dann für die Bemessung des „erforderlichen“ Herstellungsaufwandes herangezogen werden, wenn diese Kosten ohne Schuld des Geschädigten – etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit, wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise im Vergleich zu dem, was für eine solche Reparatur sonst üblich ist – unangemessen sind (BGHZ 63, 182, 186). Es besteht insoweit kein Sachgrund, dem Schädiger das „Werkstattribisiko“ abzunehmen, das er auch zu tragen hätte, wenn der Geschädigte ihm die Beseitigung des Schadens nach § 249 Abs. 1 BGB überlassen würde (BGHZ 63, 182, 185). Die Ersatzbefugnis in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB schützt den Geschädigten im Verhältnis zum Schädiger und soll ihn davon befreien, die Schadensbeseitigung dem Schädiger anvertrauen zu müssen, zielt jedoch nicht darauf ab, Nachteile und Risiken der Schadensbeseitigung, die nach § 249 Abs. 1 grundsätzlich der Schädiger zu tragen hat, auf den Geschädigten abzuwälzen.

Dementsprechend sind dem Geschädigten die Kosten zu erstatten, die er aufgrund des Gutachtens als notwendig ansehen darf und von denen er nach erfolgter Reparatur aufgrund der gestellten Werkstattrechnung annehmen darf, dass er sie als Auftraggeber schuldet, sofern nicht ausnahmsweise bezüglich des beauftragten Sachverständigen oder der beauftragten Werkstatt

ein Auswahlverschulden zur Last fällt (OLG Karlsruhe, Urt. v. 22.12.2015 – 14 U 63/15; OLG Hamm NZV 1995, 442). Der Unfallgeschädigte darf dabei sowohl auf die Sachkunde des Gutachters vertrauen als auch darauf, dass die Werkstatt nicht betrügerisch Werkleistungen in Rechnung stellt, die gar nicht, nicht in diesem Umfang oder nicht notwendigerweise erbracht wurden, da er in der Regel keine Möglichkeit hat, das Gutachten aus eigener Kenntnis zu überprüfen oder die Durchführung der Reparaturen selbst zu kontrollieren (OLG Karlsruhe a.a.O.). Mithin ist vom Geschädigten auch nicht zu erwarten, dass er jede Rechnungsposition hinterfragt und sich belegen lässt. Die Ersatzfähigkeit von unnötigen Mehraufwendungen ist nur ausnahmsweise dann ausgeschlossen, wenn dem Dritten ein äußerst grobes Verschulden zur Last fällt, so dass die Mehraufwendungen dem Schädiger nicht mehr zuzurechnen sind (OLG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 7.11.2019 – 3 U 7/18). Das ist vorliegend weder ersichtlich noch vorgetragen. Auch wurden hier nicht Positionen „bei Gelegenheit“ ohne Unfallbezug abgerechnet. Bei den Desinfektionskosten handelt es sich um pandemiebedingt vorübergehend zusätzliche erforderliche Maßnahmen, die aus Gründen des Infektionsschutzes empfohlen sind.

Der streitgegenständliche Unfall war adäquat kausal für den Anfall der Reinigungs- und Desinfektionskosten. An der Kausalität im Sinne einer *conditio sine qua non* können vernünftigerweise keine Zweifel bestehen: Ohne Unfall wäre es nicht zur Beschädigung des Klägerfahrzeugs gekommen, ohne Beschädigung hätte das Klägerfahrzeug nicht repariert werden müssen, ohne Reparatur wären die nun streitigen Reinigungs- und Desinfektionsmaßnahmen nicht durchgeführt worden und die entsprechenden Kosten nicht angefallen. Es besteht mithin ein Ursachenzusammenhang sowohl zwischen der schädigenden Handlung (Unfall) und dem Verletzungserfolg (Beschädigung; haftungsbegründende Kausalität) als auch zwischen dem Verletzungserfolg (Beschädigung) und dem Schaden (Reparaturaufwand; haftungsausfüllende Kausalität). Ein Unfallereignis ist im Allgemeinen auch geeignet, einen Reparaturaufwand der eingetretenen Art herbeizuführen. Der erforderliche Herstellungsaufwand wird nämlich auch durch die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten für seine Beseitigung mitbestimmt (BGHZ 63, 182 ff.). Zeitlich fallen sowohl der Unfall als auch die Reparatur in die Coronapandemie, die hierzulande und mithin auch in der Region der Klägerin herrscht. Dann stellen sich Reinigung und Desinfektion des Fahrzeugs auch aus der objektiven nachträglichen Sichtweise eines optimalen Beobachters nicht als Posten dar, die bei Gelegenheit und ohne Unfallbezug anfallen, sondern als solche, die bei Herannahme des Fahrzeugs zur Reparatur und vor Herausgabe an den Kunden nach der Reparatur zur fraglichen Zeit am fraglichen Ort aus Gründen des Infektionsschutzes für Mitarbeiter und Kunden erforderlich sind. Denn dem Risiko einer Schmierinfektion durch Berührung potenziell kontaminierter Flächen im Rahmen der Fahrzeuginstandsetzung wäre schlicht und ergreifend weder der Geschädigte noch die die Reparatur ausführende Werkstatt ohne die Notwendig-

keit der Instandsetzung, also den streitgegenständlichen Verkehrsunfall, ausgesetzt gewesen. Vor diesem Hintergrund kann es dahinstehen, ob Adäquanzüberlegungen bei der Gefährdungshaftung bzw. der haftungsausfüllenden Kausalität deliktischer Verschuldenshaftung überhaupt anzustellen sind.

Es kommt – anders als die Beklagte meint – nicht darauf an, dass eine konkrete Kontamination des geschädigten Fahrzeugs vorlag und bekannt war. Vielmehr ist die Desinfektion als Schutzmaßnahme standardmäßig durchzuführen und – wie die allein im hiesigen Verfahren vorgelegten und zitierten Entscheidungen aus dem gesamten Bundesgebiet zeigen – auch generell üblich. Es ist mittlerweile allgemein bekannt, dass Covid-19-Viren längere Zeit, je nach Oberfläche mehrere Stunden bis Tage, überlebensfähig sind. Auf der Website des Bundesinstituts für Risikobewertung heißt es: „Allerdings können Schmierinfektionen über Oberflächen nicht ausgeschlossen werden, die zuvor mit Viren kontaminiert wurden“ (vgl. https://www.bfr.bund.de/de/kann_das_neuartige_coronavirus_ueber_lebensmittel_und_gegenstaende_uebertragen_werden_-244062.html). Es muss gerade in der aktuellen Pandemiesituation alles erdenklich Mögliche und Zumutbare unternommen werden, um die Verbreitung des Virus einzudämmen und Schaden an Gesundheit und Leben zu verhindern. Hierzu gehört auch die standardmäßige Desinfektion von Fahrzeugen, nachdem diese von anderen Personen im Rahmen der Reparaturarbeiten berührt wurden.

Es ist allgemein bekannt, dass in nahezu sämtlichen Wirtschaftsbereichen erheblicher Zusatzaufwand im Interesse des Infektionsschutzes zur Eindämmung der Corona-Pandemie sachgerecht betrieben wird: Ärzte und sogar Friseure stellen einen Sonderaufwand bzw. dahinterstehende Kosten für Infektionsschutzmaßnahmen in Rechnung. Warum ausgerechnet im Bereich der Kfz-Instandsetzung eine andere Betrachtung gerechtfertigt sein sollte und diese Kosten dem allgemeinen Lebensrisiko zugeordnet werden sollten, erschließt sich dem angerufenen Gericht nicht. Einem (Infektions-)Risiko sind geschädigter Kunde und Werkstattmitarbeiter im vorliegenden Zusammenhang allein unfallbedingt ausgesetzt.

Im Internet stellt die Beklagte selbst die grundsätzliche Erforderlichkeit einer Fahrzeugdesinfektion dar und geht von einer zweimaligen Desinfektion und einem Arbeitsaufwand von drei AW aus (vgl.: <https://azt-automotive.com/de/themen/Fahrzeugdesinfektion>).

Einer ausdrücklichen und gesonderten werkvertraglichen Vereinbarung über die Durchführung der Reinigungs- und Desinfektionsmaßnahmen bedurfte es nicht. Wenn die Reparatur des Fahrzeugs in Auftrag gegeben wird, sind davon alle dazu erforderlichen Maßnahmen umfasst, ohne dass sie im Einzelnen aufgeführt werden müssten bzw. vom Laien aufgeführt werden könnten. Covid-19-Schutzmaßnahmen sind derzeit erforderlich im Rahmen einer Kfz-Reparatur und daher im Wege der Auslegung von dem Reparaturauftrag umfasst gewesen.

Das Argument, dass es sich bei Reinigungs- und Desinfektionskosten um „Gemeinkosten“ handelt, verfängt schließlich auch nicht. Ob die Werkstatt den abgrenzbaren Desinfektionsaufwand als Gemeinkosten behandelt und in Gestalt höherer Verrechnungssätze umlegt oder gesondert abrechnet, wo er anfällt, ist allein ihr überlassen. „Die Bestimmung seines Preisgefüges ist ... grundsätzlich die Entscheidung des jeweiligen Reparaturbetriebs“ (AG Aachen, 16.11.20 – 116 C 12320). Aus wirtschaftlichen Gründen erscheint es zudem selbstverständlich, dass der Mehraufwand für im Interesse des Infektionsschutzes erfolgende Desinfektionsmaßnahmen und die hiermit verbundenen Kosten von einer Kfz-Werkstatt, die als gewinnorientiertes Unternehmen betrieben wird, an den Kunden weitergegeben werden. Das gleiche gilt für Arbeitsschutzmaßnahmen.

Das Gericht hält vorliegend im Rahmen von § 287 ZPO auch die Höhe der geltend gemachten Desinfektionskosten für angemessen und damit erstattungsfähig.

Auf die Frage, ob die Reparaturrechnung bereits (vollständig) beglichen wurde, kommt es für die Frage der Erstattungsfähigkeit der restlichen Reparaturkosten auch nicht an. Die Klägerin hat den Reparaturbetrieb – unstreitig – beauftragt, laut Gutachten zu reparieren. Bei dem dabei vereinbarten Honorar handelt es sich nur dann nicht um den zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrag, wenn und soweit dieses Honorar objektiv deutlich überhöht ist und dies subjektiv für den Geschädigten auch erkennbar ist. Beides ist vorliegend nicht der Fall. Dabei greift das sog. „Werkstatttrisiko“ bereits ab Erteilung des Reparaturauftrages und „Indie-Hände-von-Fachleuten-geben“ (vgl. BGH a.a.O.) und nicht erst ab Bezahlung der Rechnung. Der BGH führt aus, dass „der Geschädigte in solchen Fällen grundsätzlich nicht zunächst darauf verwiesen werden kann, der – hier im Übrigen nicht – übersetzten Forderung der Werkstatt seine Einwände entgegenzusetzen, um die Forderung in gerichtlicher Auseinandersetzung auf die angemessene Höhe zurückzuführen. Auch bei wirtschaftlicher Betrachtung entspricht es der Interessenlage, dass der Schädiger dem Geschädigten die Mittel zur Verfügung stellt, die diesen in die Lage versetzen, das Unfallfahrzeug möglichst rasch wieder nutzen zu können, und selbst die Entscheidung über das Vorgehen gegen die Werkstatt trifft. Da er nach den Grundsätzen des Vorteilsausgleichs die Abtretung der Ansprüche des Geschädigten gegen die Werkstatt verlangen kann, ist seine Rechtsstellung gegenüber dieser nicht schwächer als die des Geschädigten“ (BGH a.a.O.). Dementsprechend kann es für das Eingreifen des Werkstatttrisikos nicht darauf ankommen, ob die Rechnung bezahlt ist oder nicht.

Die neuere Rechtsprechung des BGH zur fehlenden Indizwirkung einer unbezahlten Sachverständigenrechnung steht dem nicht entgegen; demnach genügt ein einfaches Bestreiten der Schadenshöhe durch den beklagten Schädiger oder Haftpflichtversicherer, wenn nicht andere konkrete Anhaltspunkte für den erforderlichen Herstellungsaufwand unter Berücksichtigung der speziellen Situation des Geschädigten beigebracht werden. Zwar trifft es zu, dass derjenige Aufwand, der zur

Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands erforderlich ist, nicht pauschal durch den in Rechnung gestellten Betrag abgebildet wird, sondern dem tatsächlich zur Befriedigung des Finanzierungsbedarfs des Geschädigten objektiv erforderlichen Geldbetrag zur Durchführung der Reparatur entspricht. Unter Berücksichtigung der individuellen Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten bildet jedoch, wenn und soweit der Geschädigte nach Maßgabe eines Sachverständigengutachtens reparieren lässt, der in der Rechnung verlaubliche Betrag denjenigen Aufwand ab, der aus Sicht des Geschädigten zur Durchführung der Reparatur erforderlich ist. Der Geschädigte hat nämlich aufgrund des zuvor eingeholten Sachverständigengutachtens einen konkreten Anhaltspunkt, in welcher Größenordnung Reparaturkosten voraussichtlich anfallen werden, und ist im Vertrauen hierauf eine vertragliche Verpflichtung zur Zahlung des Werklohns eingegangen.

Nachdem die Beklagtenseite auf die Reparaturkosten laut Rechnung in Höhe von 3.834,02 EUR – unstreitig – bislang 3.639,49 EUR brutto bezahlt hat, verbleibt eine berechnete Restforderung von 194,53 EUR brutto.

Mitgeteilt von RAin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg