

BVSK-RECHT AKTUELL – 2018 / KW 49

- **Verstoß gegen Schadenminderungspflicht bei Verdacht auf unsachliche Interessenwahrnehmung**

LG München II, Beschluss vom 16.08.2017, AZ: 8 S 2704/17

Die Parteien streiten um restlichen Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall. Zugrunde liegt der folgende Sachverhalt: Das Fahrzeug der Geschädigten wurde bei einem Verkehrsunfall beschädigt. Sie wurde sodann bei einem Kfz-Händler – dem jetzigen Kläger – vorstellig. Dieser vermittelte der Geschädigten einen Sachverständigen zur Erstellung eines Schadengutachtens. ... ([weiter auf Seite 2](#))

- **Anforderungen an die Mangelfreiheit sogenannter Fahrzeug-Assistenzsysteme, Eigenschaft von Angaben des Fahrzeugherstellers in der Betriebsanleitung als „öffentliche Äußerung“ im Sinne des § 434 Abs. 1 S. 3 BGB**

AG Dortmund, Urteil vom 07.08.2018, AZ: 425 C 9453/17

In dem vom AG Dortmund zu entscheidenden Fall erwarb der Kläger von der beklagten Fahrzeugherstellerin zum Kaufpreis von 58.801,45 € einen Mercedes-Benz E 220 d Limousine, welcher mit einem sogenannten „Drive Pilot“ ausgestattet war. Dieser kostete 1.900,00 € netto extra und war abschaltbar. ... ([weiter auf Seite 4](#))

- **Zur Erstattung restlichen Sachverständigenhonorars**

AG Freyung, Urteil vom 16.10.2018, AZ: 2 C 388/18

Die Parteien streiten um die Erstattung restlicher Sachverständigenkosten nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht außer Streit. Die Beklagte regulierte 97 % der Sachverständigenkosten. ... ([weiter auf Seite 7](#))

- **Tatsächlich angefallene Verbringungskosten sind erstattungsfähig**

AG Weiden, Urteil vom 02.10.2018, AZ: 2 C 447/18

Die Parteien streiten um restlichen Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht außer Streit. Der Kläger holte zunächst ein Sachverständigengutachten ein und ließ sein Fahrzeug sodann auf Grundlage des Gutachtens reparieren. Auf die dafür in Rechnung gestellten 1.097,60 € regulierte die beklagte Haftpflichtversicherung nur anteilig und zog die in Rechnung gestellten Verbringungskosten ab. ... ([weiter auf Seite 8](#))

- **Verstoß gegen Schadenminderungspflicht bei Verdacht auf unsachliche Interessenwahrnehmung**

LG München II, Beschluss vom 16.08.2017, AZ: 8 S 2704/17

Hintergrund

Die Parteien streiten um restlichen Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall. Zugrunde liegt der folgende Sachverhalt:

Das Fahrzeug der Geschädigten wurde bei einem Verkehrsunfall beschädigt. Sie wurde sodann bei einem Kfz-Händler – dem jetzigen Kläger – vorgestellt. Dieser vermittelte der Geschädigten einen Sachverständigen zur Erstellung eines Schadengutachtens.

Aus den Ermittlungen des Sachverständigen ergab sich, dass am Fahrzeug ein Totalschaden eingetreten ist. Der Sachverständige holte sodann drei Restwertangebote auf dem regionalen Markt ein, das höchste Gebot kam von dem Kfz-Betrieb, den die Geschädigte aufgesucht hatte. Das Restwertangebot des Klägers übertraf die anderen Angebote lediglich um 100,00 €. Nahezu zeitgleich mit Abgabe des Gebots verkaufte der Kläger der Geschädigten ein Ersatzfahrzeug.

Die beklagte Haftpflichtversicherung regulierte den Restwert nur anteilig und verweist auf einen Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht durch die Geschädigte. Erstinstanzlich wurde dem Kläger als Zessionar der Forderung kein Anspruch auf restlichen Schadenersatz zugesprochen.

Das AG Miesbach hat entschieden, dass der Geschädigte bereits dann gegen die ihm obliegende Schadenminderungspflicht verstößt, wenn er auf ein Sachverständigengutachten vertraut, das nicht frei vom Verdacht unsachlicher Interessenwahrnehmung ist.

Dagegen richtet sich die beim LG München eingelegte Berufung.

Aussage

Die Berufung des Klägers bleibt ohne Erfolg. Auf die Feststellungen zum Restwert in einem Gutachten darf nur dann vertraut werden, wenn der / die Geschädigte keinen Anlass hatte, an der Richtigkeit der vom Gutachter getroffenen Feststellungen zu zweifeln. Vorliegend hatte die Geschädigte jedoch Gründe, den Feststellungen des Sachverständigen zu misstrauen. Gleiches gilt für den Kläger, der in die Schadenabwicklung involviert war und über den die Auftragserteilung an den Sachverständigen erfolgte.

„Nur ein Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, kann auch Grundlage eines Verkaufs sein, mit dem die Geschädigte nicht gegen das Gebot der Wirtschaftlichkeit verstößt. Die Wertermittlung muss so beschaffen sein, dass diese keine Zweifel an ihrer Objektivität aufkommen lässt. Dies ist hier nicht schon deshalb der Fall, weil ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger mit der Begutachtung beauftragt wurde. Vielmehr bestehen erhebliche Zweifel an einer unzweifelhaft objektiven Wertermittlung. Diese begründen sich darin, dass der Auftrag durch Vermittlung der Klägerin zustande kam, bei der das Fahrzeug zur Untersuchung durch den Sachverständigen bereitgehalten wurde. Die Klägerin hat dann auch durch Erklärung gegenüber dem Sachverständigen das höchste Restwertangebot zweier anderer ebenfalls vom Sachverständigen ausgesuchter Autohändler geringfügig um 100 € überboten mit der Folge, dass die Zedentin das Fahrzeug zu dem von dem Kläger angebotenen Preis, der – wie das von der Beklagten vorgelegte Restwertangebot zeigt – für die Klägerin offensichtlich vorteilhaft war, veräußert hat. Dieser Vorgang stand zudem in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit dem Vertragsschluss über den Kauf eines Ersatzfahrzeuges zwischen Zedentin und Zessionarin.

Auf den Nachweis eines kollusiven Zusammenwirkens kommt es nicht an. [...]

Gerade wenn der Kfz-Händler, bei dem sich das Fahrzeug befindet, ein erhebliches Eigeninteresse am Erwerb des Fahrzeugs haben mag, was keineswegs zwangsläufig der Fall ist, ist es wichtig, dass die Beteiligten in einer Weise agieren, die keine Zweifel aufkommen lässt. Die Vermittlung des Auftrags durch den Kläger und nicht die unmittelbare Beauftragung eines Sachverständigen durch die Geschädigte, die Tatsache, dass der Kläger zwei gleichlautende Angebote nur um 100 € überbot, die weitere Tatsache, dass er zeitgleich mit dem Angebot der Beklagten der Geschädigten ein Ersatzfahrzeug verkaufte und die zeitliche Dichtheit der Ereignisse lassen aber erhebliche Zweifel aufkommen.

Nicht überzeugend ist das Vorbringen der Berufung, wonach sich ein Geschädigter unter Anwendung der amtsgerichtlichen Urteilsgründe grundsätzlich nicht mehr an die vom Autohaus empfohlenen Sachverständigen und Rechtsanwälte wenden könne. Bei Rechtsanwälten ist eine der vorliegenden Sachverhaltskonstellation vergleichbare Konstellation des Eindrucks der Einflussnahme auf eine Wertermittlung nicht denkbar. Auch die Einschaltung eines Sachverständigen auf Empfehlung eines Autohauses ist unproblematisch, solange das Gutachten keine Zweifel an der Objektivität aufkommen lässt.“

Praxis

Der Beschluss des LG München II steht im kompletten Gegensatz zu der üblichen BGH-Rechtsprechung. Es ist schlicht nicht nachvollziehbar, warum im vorliegenden Fall ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht vorliegen soll. Wird der Ansicht des LG München II gefolgt, so scheint es unmöglich, durch einen Kfz-Händler einen Sachverständigen mit der Schadenbegutachtung zu beauftragen, ohne dass darin direkt ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht liegt.

Im vorliegenden Fall hat der Sachverständige sachgemäß drei Restwerturteile eingeholt, wobei hier der Kfz-Händler das höchste Gebot abgab. Nach Ansicht des erkennenden Gerichts dürfte also ein Kfz-Händler, bei dem das beschädigte Fahrzeug steht, überhaupt nicht mehr am Bietprozess teilnehmen.

Das LG München II scheint zu verkennen, wie üblicherweise Schadenfälle festgestellt und abgewickelt werden. Es bleibt zu hoffen, dass das LG München II in zukünftigen Fällen nicht an dieser – doch recht willkürlichen – Rechtsprechung festhält.

- **Anforderungen an die Mangelfreiheit sogenannter Fahrzeug-Assistenzsysteme, Eigenschaft von Angaben des Fahrzeugherstellers in der Betriebsanleitung als „öffentliche Äußerung“ im Sinne des § 434 Abs. 1 S. 3 BGB**
AG Dortmund, Urteil vom 07.08.2018, AZ: 425 C 9453/17

Hintergrund

In dem vom AG Dortmund zu entscheidenden Fall erwarb der Kläger von der beklagten Fahrzeugherstellerin zum Kaufpreis von 58.801,45 € einen Mercedes-Benz E 220 d Limousine, welcher mit einem sogenannten „Drive Pilot“ ausgestattet war. Dieser kostete 1.900,00 € netto extra und war abschaltbar. Nach Angaben der Beklagten unterstütze der Drive Pilot den Fahrer umfassend

„durch den Lenk-Piloten mit aktivem Spurwechsel-Assistent, erweiterter Toleranz bei Hands-off-Warnung und aktivem Nothalt-Assistenten, den Abstands-Piloten DISTRONIC mit erweitertem automatischen Wiederanfahren im Stau (i. V (in Verbindung). m. Park-Pilot) und den Geschwindigkeitslimit-Piloten (i. V (in Verbindung). m. COMAND Online)“.

Das System regelt automatisch Geschwindigkeit und Abstand und soll so den Fahrer im Kolonnenverkehr auf Autobahnen und Fernstraßen entlasten und besonderen Komfort im Stop-and-go-Verkehr bieten.

Weiterhin gibt es einen Verkehrszeichenassistenten, welcher Geschwindigkeitsbeschränkungen erkennen kann und sodann die Geschwindigkeit entsprechend anpassen soll. Die Informationen werden dem Assistenten über eine Frontkamera bzw. über die im Navi hinterlegten Daten zur Verfügung gestellt. Hierzu heißt es in der Betriebsanleitung:

„Die Anpassungen der gefahrenen Geschwindigkeit erfolgt auf Höhe der Verkehrsschilder. Bei Ortseingangsschildern wird die Geschwindigkeit schon vorher angepasst. Die Anzeige der Geschwindigkeitsbegrenzung im Instrumentendisplay wird immer auf Höhe des Verkehrsschildes aktualisiert.“

Der Kläger begehrt vorliegend die Minderung des Kaufpreises und verwies auf Mängel des Assistenzsystems in bestimmten Situationen.

In der ersten Situation wurde der Verkehr im Bereich einer Großbaustelle auf einer Autobahn über einen Rastplatz umgeleitet. Obwohl dort eine durch entsprechende Verkehrszeichen angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt, reduzierte der streitgegenständliche Pkw die Geschwindigkeit auf 30 km/h.

In der zweiten Situation durfte die Einfahrt in einen Kreisverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erfolgen. Nach dem Verlassen des Kreisverkehrs galt wiederum die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, jedoch wurde wenige Meter später die zulässige Geschwindigkeit wieder auf 20 km/h begrenzt. Das klägerische Fahrzeug beschleunigte nach Verlassen des Kreisverkehrs auf 50 km/h und bremste kurz darauf wiederum auf 20 km/h ab.

Die letzte Situation, auf welche sich der Kläger bezog, bestand darin, dass sich das klägerische Fahrzeug einem Ortseingangsschild näherte, wobei das Assistenzsystem die Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs schon einige Meter vor dem Ortseingangsschild auf 50 km/h reduzierte. Hier war vor dem Ortseingangsschild ein Verkehrsschild angebracht, welches die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzte. Umgekehrt beschleunigte das klägerische Fahrzeug, wie der Kläger behauptete, nicht so rechtzeitig, dass bei Erreichen eines Verkehrsschildes die danach erlaubte Höchstgeschwindigkeit erreicht sei.

Der Kläger war vor diesem Hintergrund der Ansicht, sein Fahrzeug sei nur mit deaktiviertem Drive Pilot nutzbar und begehrte vor diesem Hintergrund Minderung.

Die Klage blieb erfolglos.

Aussage

Das AG Dortmund wies die Klage ab, weil der Kläger den von ihm zu erbringenden Beweis, dass das Fahrzeug bei Übergabe mangelhaft war, nicht erbracht habe. Nachdem konkret keine Beschaffenheit im Zusammenhang mit dem Assistenzsystem vereinbart worden war, überprüfte das Gericht, ob das streitgegenständliche Fahrzeug für die gewöhnliche Verwendung geeignet sei und einen Zustand aufweise, welchen der Kläger erwarten dürfe. Diesbezüglich komme es auf den Erwartungshorizont eines Durchschnittskäufers an. Bezüglich der Funktionstauglichkeit von technischen Systemen sei der Stand der Technik der jeweiligen Fahrzeugklasse maßgeblich.

Der vom Gericht beauftragte Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass das Fahrassistenzsystem im Fahrzeug des Klägers generell erwartungsgemäß funktionierte.

Verbaut war ein Fahrassistenzsystem wohl des SAE-Levels 1. Diesbezüglich wird erwartet, dass der menschliche Fahrer alle verbleibenden Aspekte der dynamischen Fahraufgabe ausführt. Dies entspricht § 1b II Nr. 2 StVG. Danach muss der Fahrer die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder übernehmen, wenn er erkennen kann, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung nicht mehr vorliegen. Der Käufer dürfe zwar erwarten, dass die sogenannte Basissicherheit gewährleistet sei, es muss allerdings berücksichtigt werden, dass solche hochtechnischen Systeme typischerweise eine erhöhte Fehleranfälligkeit aufweisen.

Nach dem Ergebnis des Gerichtsgutachtens erfüllte das Assistenzsystem diese Voraussetzungen und war demnach mangelfrei.

Etwas anderes ergab sich auch nicht aus den vom Kläger geschilderten Situationen.

Bezüglich der Autobahnbaustelle stellte der Sachverständige fest, dass das System die Geschwindigkeit grundsätzlich auf 30 km/h reguliert. Hier könne heute noch niemand erwarten, dass die Navigationsdaten auf dem aktuellen Stand sind. Die Navigationssoftware könne nie vollständig und richtig sein, da sich hierfür das Kartenmaterial zu häufig ändere. Das System stoße hier an seine Grenzen.

Außerdem handele es sich bei dem „Drive Pilot“ lediglich um einen Assistenten, welcher den Fahrer vor allen Dingen im Stop-and-go-Verkehr und bei Kolonnenfahrten unterstützen solle. Insoweit könne der Käufer nicht erwarten, dass der Fahrassistent auf sämtliche möglicherweise eintretende Verkehrssituationen eine Antwort findet.

Bezüglich der zweiten Situation kam das Gericht zu dem Ergebnis, dass sich der Fahrassistent an die zulässige Höchstgeschwindigkeit halte. Nach Verlassen des Kreisverkehrs gelte keine Geschwindigkeitsbegrenzung, wobei hier ein vorausschauender Fahrzeugführer sicherlich nicht auf 50 km/h beschleunigen würde, um wenige Meter später auf 20 km/h abzubremsen. Allerdings würde ein Computer insofern nicht vorausdenken.

Auch hier stoße das Assistenzsystem an seine Grenzen. Von diesem könne auch ein in jeder Situation vollständig korrektes Verhalten des Fahrzeugs entsprechend der Erwartungshaltung eines erfahrenen Fahrzeugführers nicht verlangt werden.

Bezüglich der dritten Situation wurde die Geschwindigkeit nicht aufgrund des Ortseingangsschildes reduziert, sondern aufgrund des davor befindlichen Verkehrszeichens. Auch hier verhalte sich das System nicht so, dass der Fahrzeugführer gegen die Normen der Straßenverkehrsordnung verstoße. Hierzu das AG Dortmund:

„Ab der Höhe des entsprechenden Schildes hat der Fahrer die dort geltende Höchstgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Dass dies nicht dem persönlichen Fahrverhalten des Klägers oder seines Vaters entspricht, ist insoweit unbeachtlich. Wenn der Kläger sich insofern nicht an die Regeln des Straßenverkehrs halten will, muss er das Gerät ausschalten.“

Zuletzt stellte das AG Dortmund zu den Angaben im Benutzerhandbuch fest, dass es sich nicht um öffentliche Äußerungen des Verkäufers oder des Herstellers gemäß § 434 Abs. 1 S. 3 BGB handele. Somit konnte der Kläger die Mangelhaftigkeit des gekauften Fahrzeugs auch nicht auf diesen Umstand stützen.

Praxis

Im konkreten Fall, den das AG Dortmund zu entscheiden hatte, erwartete der Kläger von dem verbauten Assistenzsystem schlicht und einfach zu viel. Zu Recht ging das AG Dortmund davon aus, dass es sich bei der verwendeten Technik in Form des Assistenzsystems lediglich um ein den Fahrzeugführer unterstützendes System handelt. Dieses entsprach voll und ganz den Vorgaben des § 1b II Nr. 2 StVG.

Bei Assistenzsystemen heutigen technischen Stands ist seitens des Fahrzeugführers stets zu gewährleisten, dass die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder übernommen werden kann und muss, wenn erkannt werden kann, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung nicht mehr vorliegen. Die Technik der Assistenzsysteme befindet sich derzeit auch bei höherklassigen Fahrzeugen noch immer in einem Entwicklungsstadium. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

- **Zur Erstattung restlichen Sachverständigenhonorars**
AG Freyung, Urteil vom 16.10.2018, AZ: 2 C 388/18

Hintergrund

Die Parteien streiten um die Erstattung restlicher Sachverständigenkosten nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht außer Streit. Die Beklagte regulierte 97 % der Sachverständigenkosten.

Aussage

Maßgeblich für die Erstattungsfähigkeit von Sachverständigenkosten ist alleine, ob die Einschaltung eines Sachverständigen für eine zweckentsprechende Rechtsverfolgung notwendig war. Dem Geschädigten ist es dabei im Regelfall nicht zuzumuten, vorher eine Marktforschung zu betreiben – beispielsweise dadurch, dass er vorher von verschiedenen Sachverständigen Kostenvoranschläge einholt.

Vorliegend trifft den Geschädigten auch kein Auswahlverschulden. Gegen die Annahme eines solchen Verschuldens spricht bereits, dass die Beklagte die angefallenen Kosten zu 97 % reguliert hat. Weshalb die Geschädigte die Kosten, die die Vorstellungen des Beklagten um weniger als 3 % übersteigen, davon ausgehen sollte, diese seien insgesamt überhöht, willkürlich und unbillig im Sinne von § 315 BGB, ist nicht feststellbar.

Die Geschädigte musste sich auch nicht an den örtlich nächstliegenden Sachverständigen wenden. Gerade im ländlichen Bereich ist generell mit dem Anfall von Fahrtkosten zu rechnen.

„Eine Verweisung des Geschädigten auf den am nächstliegenden Ort ansässigen Sachverständigen würde seine grundsätzlich bestehende Dispositionsfreiheit in Form des Auswahlmessens in unzumutbarer Weise leer laufen lassen. Es kann daher auch dahinstehen, ob die streitgegenständlichen Sachverständigenkosten objektiv überhöht sind, wenn die Geschädigte bei Auftragserteilung nicht von vornherein erkennen konnte, dass die Klägerin evtl. überhöhte Kosten abrechnen würde.“

Praxis

Die Versicherungen kürzen die Sachverständigenhonorare häufig um Kleinbeträge – in der Erwartung, dass die Geschädigten die Kürzungen ohne Rechtsstreit hinnehmen. Dem ist das AG Freyung entgegengetreten, indem es herausstellte, dass die Argumentation der Überhöhung bei derartigen Kleinbeträgen nicht nachzuvollziehen ist. Allein deshalb sprach das Gericht dem Geschädigten bereits den Differenzbetrag zu.

Auf die Argumentation, welcher Betrag hier regional üblich und angemessen ist, brauchte daher nicht zurückgegriffen werden.

- **Tatsächlich angefallene Verbringungskosten sind erstattungsfähig**
AG Weiden, Urteil vom 02.10.2018, AZ: 2 C 447/18

Hintergrund

Die Parteien streiten um restlichen Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht außer Streit.

Der Kläger holte zunächst ein Sachverständigengutachten ein und ließ sein Fahrzeug sodann auf Grundlage des Gutachtens reparieren. Auf die dafür in Rechnung gestellten 1.097,60 € regulierte die beklagte Haftpflichtversicherung nur anteilig und zog die in Rechnung gestellten Verbringungskosten ab.

Aussage

Die Klage ist vollumfänglich begründet. Nach § 249 Abs.1 S.1 BGB sind als erforderlicher Herstellungsaufwand die Aufwendungen zu ersetzen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte. Unstreitig ließ der Kläger sein Fahrzeug auf Grundlage des von ihm eingeholten Sachverständigengutachtens reparieren. Anhaltspunkte für ein klägerisches Mitverschulden sind dabei nicht ersichtlich.

Der Sachverständige kalkulierte für die Reparatur des streitgegenständlichen Fahrzeugs Reparaturkosten von insgesamt 1.097,60 € netto. Darin enthalten waren Verbringungskosten in Höhe von 203,40 €.

Die tatsächlich in Rechnung gestellten Verbringungskosten belaufen sich ebenfalls auf 203,40 €. Die vom Kläger vorgelegte Reparaturrechnung der Werkstatt stellt insoweit ein aussagekräftiges Indiz für die Erforderlichkeit der Reparaturkosten dar.

Praxis

Entsprechen die tatsächlich in Rechnung gestellten Verbringungskosten exakt dem Betrag, den ein Sachverständiger in seinem Gutachten kalkuliert hat, so kann von einer Erforderlichkeit der Kosten ausgegangen werden.