

BVSK-RECHT AKTUELL – 2023 / KW 14

- **Haftung eines Fahrzeugherstellers bei Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Motorsteuerung eines BMW X1**
OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 09.04.2021, AZ: 1 U 94/20

Das OLG Schleswig-Holstein hebt das Urteil des LG Lübeck auf und verweist zur erneuten Verhandlung zurück. Dem beklagten Automobilhersteller konnte in erster Instanz kein Vorsatz nachgewiesen werden, dass bewusst oder zumindest billigend in Kauf genommen wurde, dass die Regulierung durch das Thermofenster manipuliert wurde. Unterdes hat der EuGH geurteilt, dass für einen Ersatzanspruch des Klägers bloße Fahrlässigkeit des Herstellers ausreicht. Dies dürfte auch Auswirkungen auf die Entscheidung des LG Lübeck haben. ... ([weiter auf Seite 2](#))

- **Klage auf Mietwagenkosten aus abgetretenem Recht, Anmietzeitraum von 26 Tagen ist angemessen, Ersatz trotz geringer Fahrleistung**
AG Berlin-Mitte, Urteil vom 30.12.2022, AZ: 16 C 364/22 V

Das vom Sachverständigen erstellte Gutachten bildet die Grundlage für den Schadensersatzanspruch des Geschädigten. Auch für die Dauer einer Mietwagennutzung. Trotz weniger Fahrten für Arztbesuche hat das AG Berlin-Mitte der Geschädigten einen Mietwagen über die Wiederbeschaffungsdauer zugestanden. ... ([weiter auf Seite 9](#))

- **Zur Erstattungsfähigkeit einzelner Positionen im Rahmen der fiktiven Abrechnung**
AG Kamenz, Urteil vom 09.12.2022, AZ: 2 C 99/22

Rechnet der Geschädigte gegenüber der einstandspflichtigen Haftpflichtversicherung fiktiv auf Gutachtenbasis ab, kann er die Kosten ersetzt verlangen, die üblicherweise im Rahmen der Reparatur durch einen Fachbetrieb entstanden wären. Nach der Aussage des AG Kamenz gehören dazu auch UPE-Aufschläge und Verbringungskosten. Der Unfallschaden sei nicht kausal für Desinfektionskosten, welche wie auch die Kosten für eine Probefahrt nicht erforderlich sind. Bedingung für letztere wäre eine ausdrückliche Vereinbarung mit dem Reparaturbetrieb gewesen, den es vorliegend aber nicht gibt. ... ([weiter auf Seite 11](#))

- **Kappung erforderlicher Nebenkosten**
AG Marienberg, Urteil vom 14.03.2023, AZ: 4 C 14 /23

Das AG Marienberg spricht der Geschädigten restliche und durch die Versicherung gekürzte Sachverständigenkosten zu. In der Begründung bedient sich das AG Marienberg der Rechtsprechung des OLG Dresden und begründet eine Deckelung erforderlicher Nebenkosten in Höhe von 25% in Bezug auf das berechnete Grundhonorar des Sachverständigen. Weil die Nebenkosten im vorliegenden Fall jedoch unter 25% liegen, ist diese Erforderlichkeitsgrenze nicht erreicht und die Klägerin hat Anspruch restliches Sachverständigenhonorar. ... ([weiter auf Seite 13](#))

- **Haftung eines Fahrzeugherstellers bei Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Motorsteuerung eines BMW X1**

OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 09.04.2021, AZ: 1 U 94/20

Hintergrund

Die Klägerin kaufte von der Niederlassung der Beklagten einen gebrauchten BMW X1, der mit einem Dieselmotor N 47 ausgestattet und in die Schadstoffklasse EU 5 eingestuft ist. In dem Motor wird der Stickoxidausstoß über eine Abgasrückführung minimiert. Dabei werden Abgase in den Verbrennungsraum zurückgeführt, was zu einer Abkühlung des Verbrennungsprozesses und dadurch zu einer verringerten Bildung von Stickoxiden führt. Andererseits steigt dadurch die Bildung von Rußpartikeln und es kann zu Ablagerungen im Motor kommen. Die Abgasrückführung wird über ein sogenanntes Thermofenster reguliert, das heißt, abhängig unter anderem von den Außentemperaturen verändert sich die Rate der Abgasrückführung.

Nach Bekanntwerden des sog. Dieselskandals erklärte die Klägerin die Anfechtung des Kaufvertrages, verlangte Schadensersatz und trat vom Kaufvertrag zurück. Sie habe ein umweltfreundliches und sparsames Fahrzeug kaufen wollen. In Kenntnis der Verschlechterung der Stickoxidwerte im realen Straßenbetrieb gegenüber dem Prüfstandbetrieb hätte sie das Auto nicht gekauft. Die Beklagte hat behauptet, die von der Klägerin aufgeführten Messungen zeigten keine auffälligen Überschreitungen des Grenzwerts und seien ansonsten vom Kraftfahrt-Bundesamt widerlegt. Die Reduzierung der Abgasrückführungsrate bei verschiedenen Temperaturen und Motorbelastungen sei erforderlich, um Schäden des Motors durch Ablagerungen vorzubeugen. Auch auf dem Prüfstand würden bei bestimmten Betriebszuständen die Grenzwerte überschritten, gemessen werde der Durchschnitt. Die von der Klägerin genannten Werte betreffen die Motoren anderer Hersteller.

Das LG Lübeck (Urteil vom 01.09.2020, AZ: 17 O 99/19) hat die Klage abgewiesen, da kein sittenwidriger Schädigungsvorsatz festzustellen sei. Es gebe keinen Anhaltspunkt für ein Bewusstsein, mit dem Thermofenster gegen gesetzliche Vorschriften zu verstoßen, oder dafür, dass ein Verstoß billigend in Kauf genommen worden sei. Der seitens der Beklagten behauptete Motorschutz sei als Grund für den Einsatz ernsthaft möglich. Das Thermofenster sei nicht offensichtlich auf die Überlastung der Prüfsituation ausgelegt.

Auf die Berufung der Klägerin hob das OLG Schleswig-Holstein das Urteil des LG Lübeck auf und verwies die Sache zur erneuten Verhandlung zurück.

Aussage

Der Klägerin kann ein Anspruch aus § 826 BGB wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung zustehen. Auch bei der Gleichwertigkeit von Leistung und Gegenleistung liegt nach normativer Wertung ein Schaden vor, wenn die eingegangene Verbindlichkeit für den Käufer ungewollt ist, weil die gekaufte Sache für seine Zwecke nicht voll brauchbar ist. Die Vorschrift des § 826 BGB schützt insoweit nicht allein das Vermögensinteresse des Geschädigten, sondern auch die Willensfreiheit (BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 45 ff. bei juris).

Das Fahrzeug kann mit einer unerlaubten Abschaltvorrichtung ausgerüstet sein, die zum Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt führen kann. Eine Abschaltvorrichtung ist nach Art. 3 Nr. 10 VO 715/2007/EG ein Konstruktionsteil, das bestimmte Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird. Nach Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007/EG ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die

die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig, wenn nicht bestimmte Ausnahmen vorliegen.

Nach dieser Definition handelt es sich bei dem Thermofenster um eine Abschaltvorrichtung (OLG Stuttgart, Urteil vom 30.07.2019, 10 U 134/19, Rn. 67 ff. bei juris; LG Stuttgart, Urteil vom 25.07.2019, 30 O 34/19, Rn. 31 bei juris; LG Stuttgart, Urteil vom 17.01.2019, 23 O 178/18, Rn. 40 bei juris). Denn es werden die Lufttemperatur und weitere Parameter ermittelt. Je nach den ermittelten Parametern wird die Rate der Abgasrückführung verändert. Die Abgasrückführung ist Teil des Emissionskontrollsystems, weil sie Einfluss auf den Ausstoß von Stickoxiden hat (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, juris). Die Veränderung der Rate geschieht bei Bedingungen, die bei normalem Fahrbetrieb zu erwarten sind, denn in Europa sind z. B. Lufttemperaturen in einer großen Bandbreite zu erwarten. Unerheblich ist, ob das System auch außerhalb des Prüfstandes arbeitet, wenn ähnliche Verhältnisse wie dort vorliegen. Denn eine Abschaltvorrichtung ist auch gegeben, wenn die Verbesserung der Leistung des Emissionskontrollsystems punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen erfolgt (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, juris).

Zu klären ist, ob die Abschaltvorrichtung unzulässig ist oder eine Ausnahme nach Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 715/2007/EG eingreift. Nach lit. a dieser Vorschrift ist eine Abschaltvorrichtung, die notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen oder Unfall zu schützen, zulässig. Ob das Thermofenster im Sinne der Ausnahmeregelung notwendig ist, um den Motor vor Schäden durch Versottung zu schützen, ist fraglich. Denn der Schutz vor Beschädigung und Unfall ist mit dem Schutz vor einer kontinuierlichen Verschmutzung des Motors nicht gleichzusetzen (EuGH, Urteil vom 17.12.2020, C-693/18, juris). Unzulässig wäre jedenfalls ein Thermofenster, das genau auf die Bedingungen des NEFZ zugeschnitten wäre, unter anderem auf die dort herrschende Temperatur von 20° C bis 30° C, ohne dass eine solche Funktion mit dem Schutz des Motors erklärt werden könnte. Der entsprechenden Behauptung der Klägerin muss durch die Einholung des von ihrem angebotenen Sachverständigengutachten nachgegangen werden.

Die Behauptung ist hinreichend substantiiert, um eine Beweisaufnahme zu veranlassen. Eine Partei darf auch Aufklärung über Tatsachen verlangen, über die sie kein zuverlässiges Wissen erlangen kann, die sie aber nach Lage der Dinge für möglich hält. Eine Behauptung ist erst unbeachtlich, wenn sie ohne greifbare Anhaltspunkte aufs Geratewohl oder ins Blaue hinein aufgestellt wird. Die Annahme einer solchen willkürlichen Behauptung ist zurückhaltend zu treffen. Kann die Partei mangels eigener Sachkunde keine Kenntnis von der genauen Wirkweise haben, kann ein greifbarer Anhaltspunkt bereits dann gegeben sein, wenn andere Modelle mit dem gleichen Motortyp einem Rückruf unterliegen (BGH, Beschluss vom 28.01.2020, VIII ZR 57/19, Rn. 4, 7 ff. bei juris). Die Klägerin macht geltend, dass Messungen an vergleichbaren Fahrzeugen eine Überschreitung des Grenzwerts für Stickoxidemissionen gezeigt hätten, sobald von den Bedingungen des NEFZ abgewichen worden sei. Darin liegt ein greifbarer Anhaltspunkt für die von ihr behauptete unzulässige Abschaltvorrichtung.

Zwar sind solche Abweichungen noch kein sicheres Zeichen für eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Denn Ursache können auch verschiedene Betriebszustände sein, insbesondere was die Belastung des Motors angeht, wobei die Zustände im Straßenverkehr von denen auf dem Prüfstand abweichen. Ursache kann aber aus Sicht der Klägerin, die mangels eigener Sachkunde keine Kenntnis von der genauen Wirkweise der Motorsteuerung haben kann, auch sein, dass die Parameter, die die Abgasrückführung steuern, auf die Bedingungen des NEFZ zugeschnitten sind. Es steht zwar nicht fest, inwieweit die getesteten Modelle mit dem Fahrzeug der Klägerin vergleichbar sind. So betrafen die Messungen der Untersuchungskommission VW und der Deutschen Umwelthilfe, des TÜV im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe und des ICCT, Fahrzeuge, die in die Schadstoffklasse EU 6 eingestuft

waren. Die Messungen des TÜV und des ICCT betrafen Fahrzeuge mit einem Motor B 47. Andererseits kann die Klägerin als technische Laiin nicht einschätzen, inwieweit die in den getesteten Fahrzeugen eingesetzte Motorsteuerung, von der in ihrem Fahrzeug eingesetzten abweicht.

Ferner wurden einige der Tests im Straßenverkehr durchgeführt, etwa der Test des Kraftfahrt-Bundesamts, sodass die Bedingungen nicht vergleichbar waren. Die Klägerin beruft sich aber auch auf die Tests des TÜV, die auf einem Prüfstand durchgeführt worden seien und beim Durchfahren des NEFZ etwa ohne vorherige Konditionierung des Fahrzeugs erhöhte Werte gezeigt hätten. Insbesondere wurden die Tests des Umweltbundesamts und der Universität Graz auf einem Prüfstand durchgeführt und betrafen auch in die Schadstoffklasse EU 5 eingestufte Fahrzeuge mit einem Motor N 47. Die Beklagte hat sich insoweit nur darauf berufen, dass ihre die Messungen und ihre Bedingungen unbekannt seien und das Fahrzeug defekt gewesen sein müsse. Sie hat dann geltend gemacht, dass die Grenzwerte zum Teil unterschritten und nur im Durchschnitt geringfügig überschritten worden seien. Es ist aber gerade fraglich, worauf diese Überschreitung beruht, was die Klägerin als technische Laiin nicht einschätzen kann.

Die von der Klägerin behauptete unzulässige Abschaltvorrichtung ist nicht durch die von der Beklagten vorgelegten Auskünfte des Kraftfahrt-Bundesamts, die ihrerseits verschiedene Modelle der Beklagten betreffen, widerlegt. Zwar wird darin mitgeteilt, dass bei den Fahrzeugen der Beklagten keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen festgestellt worden seien. Es bleibt aber offen, inwieweit vom Kraftfahrt-Bundesamt die Parameter, die die Abgasrate steuern, untersucht worden sind, welche konkreten Erkenntnisse dabei gewonnen worden sind und welche Kriterien das Kraftfahrt-Bundesamt für die Unzulässigkeit einer Abschaltvorrichtung anwendet.

Sollte sich herausstellen, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, so könnte das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 25 Abs. 3 EG-FGV die Typengenehmigung widerrufen. Die zuständige Verwaltungsbehörde könnte nach § 5 Abs. 1 FZV dem Halter oder Eigentümer eine Frist zur Beseitigung setzen und danach die Betriebserlaubnis entziehen. Ob das ernsthaft droht oder stattdessen eine Nebenbestimmung erlassen wird, ist zwar ungewiss. Ein Schaden in Form einer ungewollten Verbindlichkeit liegt jedoch - wie in den Fällen des Motors EA 189, in denen die Typengenehmigungen nicht widerrufen worden sind - bereits dann vor, wenn der Bestand der Typengenehmigung infrage steht. Auch insoweit gilt, dass die Auskünfte des Kraftfahrtbundesamts die Gefahr nicht ausschließen. Denn sollte sich herausstellen, dass die Parameter, die die Abgasrückführung steuern, genau auf die Verhältnisse des NEFZ zugeschnitten sind, wäre zu klären, ob das Kraftfahrt-Bundesamt eine solche Auslegung der Motorsteuerung für zulässig erachten würde.

Das Verhalten der Beklagten kann als sittenwidrig zu beurteilen sein. Sittenwidrig ist ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt. Es genügt regelmäßig nicht, dass der Handelnde eine Pflicht verletzt und einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zu Tage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH, Beschluss vom 09.03.2021, VI ZR 889/20, Rn. 12 bei juris; BGH, NJW 2017, 250, 251 f., Rn. 16).

Nach diesen Grundsätzen kann ein Autohersteller, der aufgrund einer strategischen Unternehmensentscheidung und unter Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts bewusst ein

Fahrzeug mit einem Motor in Verkehr bringt, der mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehen ist, als sittenwidrig angesehen werden (BGH, Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19, Rn. 16 ff. bei juris; BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, Rn. 17 bei juris). Er würde seinen Kunden bewusst einen Schaden zufügen, um seine Gewinne zu optimieren. Denn der Einbau einer unzulässigen Abschalteneinrichtung zeigt, dass der Hersteller mit anderen Mitteln Umweltvorschriften nicht einhalten kann oder die Kosten dafür nicht aufwenden will und dennoch Marktanteile behalten oder gewinnen will. Dabei ist Gewinnstreben an sich noch nicht anstößig. Anstößig ist aber die Täuschung zahlreicher Kunden über die ungestörte Nutzbarkeit des Produkts, um Marktanteile zu erhalten (OLG Koblenz, NJW 2019, 237, 239, Rn. 37; OLG Karlsruhe, Urteil vom 18.07.2019, 17 U 160/18, Rn. 88 ff. bei juris).

Für die Annahme eines sittenwidrigen Verhaltens reicht es noch nicht aus, wenn das Thermofenster als unzulässige Abschalteneinrichtung anzusehen sein sollte. Solange die Motorsteuerung auf dem Prüfstand im Grundsatz ebenso arbeitet wie im Straßenverkehr, kann noch keine bewusste Entwicklung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung angenommen werden (BGH, Beschluss vom 09.03.2021, VI ZR 889/20, Rn. 25 ff. bei juris; BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, Rn. 18 bei juris; OLG Schleswig, Urteil vom 18.09.2019, 12 U 123/18, Rn. 46 ff. bei juris; OLG Dresden, Urteil vom 09.07.2019, 9 U 567/19, Rn. 24 ff. bei juris; OLG Stuttgart, Urteil vom 20.07.2019, 10 U 134/19, Rn. 81 ff. bei juris; OLG Koblenz, Urteil vom 21.10.2019, 12 U 246/19, Rn. 42 ff. bei juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 07.11.2019, 6 U 119/18, Rn. 34 f. bei juris; OLG Köln, Urteil vom 28.11.2019, 15 U 93/19, Rn. 26 ff. bei juris; OLG München, Beschluss vom 20.01.2020, 21 U 5072/19, Rn. 30 ff. bei juris).

Das gilt für eine Motorsteuerung, die in dem Bestreben programmiert worden ist, für bestimmte Betriebszustände schädliche Ablagerungen im Motor, mit denen tatsächlich zu rechnen ist, zu vermeiden. Es kommt dabei nicht darauf an, ob eine solche Motorsteuerung nach heutiger Auffassung zulässig wäre. Es ist daher unerheblich, ob sich aus den Leitlinien der Europäischen Kommission vom 26.01.2017 oder dem Urteil des EuGH vom 17.12.2020 für die Verantwortlichen bei der Beklagten Anhaltspunkte für eine Unzulässigkeit des Thermofensters ergeben hätten. Es kommt vielmehr auf die Zeit der Entwicklung der Motorsteuerung und der Erwirkung der Typengenehmigung für das Fahrzeug der Klägerin an, die jedenfalls vor dessen Erstzulassung im Jahr 2011 gelegen haben muss, also vor dem Bekanntwerden des Abgasskandals. Seinerzeit ging man davon aus, dass ein Thermofenster zum Motorschutz zulässig sei. Es wurde bei der Typenzulassung vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht beanstandet. Noch nach Bekanntwerden des Abgasskandals gingen das Kraftfahrt-Bundesamt und das Bundesverkehrsministerium von der Zulässigkeit aus.

Zu berücksichtigen ist aber, dass das Thermofenster - abhängig von den Parametern, nach denen die Rate der Abgasrückführung gesenkt wird - durchaus zu einem System der Prüfstanderkennung und des Betriebs des Fahrzeugs in zwei verschiedenen Modi führen kann. Das ist der Fall, wenn die Parameter so gewählt sind, dass die Abgasrückführung bei den Bedingungen, die auf dem Prüfstand herrschen, voll wirksam ist und so die Grenzwerte sicher erreicht werden, im Straßenverkehr aber die Abgasrückführungsrate reduziert wird, weil dort die auf dem Prüfstand herrschenden Bedingungen häufig andere sein werden. Das Ziel einer solchen Strategie kann es sein, Ablagerungen im Motor sicher zu vermeiden, die bei einer Abgasrückführungsrate, wie sie für die Einhaltung des Grenzwerts für Stickoxidemissionen notwendig wäre, zu erwarten wären, ohne die von der Beklagten beschriebene schwierige Balance zwischen dem Motorschutz und der Optimierung der Emissionen einhalten zu müssen. Der Einsatz einer Steuerung der Abgasrückführung über bestimmte Umgebungsbedingungen kann verwerflich sein, wenn die Verantwortlichen in dem Bewusstsein handeln, eine unzulässige Abschalteneinrichtung zu verwenden (BGH, Beschluss vom 09.03.2021, VI ZR 889/20, Rn. 28 bei juris). Sollte sich herausstellen, dass das Thermofenster in dem Fahrzeug

des Klägers auf eine solche Weise programmiert worden ist, kann das auf ein solches Bewusstsein hindeuten. Indizien für ein solches Bewusstsein können sich daraus ergeben, dass die Abschaltvorrichtung unter den Bedingungen des Prüfstandes anders arbeitet als im normalen Straßenverkehr und in welchem Umfang die Funktionsweise dem Kraftfahrt-Bundesamt im Typengenehmigungsverfahren offengelegt worden ist (BGH, Beschluss vom 19.01.2021, VI ZR 433/19, Rn. 19 ff., 22).

Eine Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts ist nicht von vornherein ausgeschlossen. Zwar behauptet die Beklagte, dem Kraftfahrt-Bundesamt sei die Motorsteuerung detailliert bekannt gewesen. Dieser Behauptung bzw. der Behauptung der Klägerin, die Einzelheiten seien bei der Erwirkung der Typengenehmigung verschwiegen worden, kann indes erst sinnvoll nachgegangen werden, wenn feststeht, nach welchen Parametern die Abgasrückführung gesteuert wird. Sollte sich herausstellen, dass die Motorsteuerung auf die Bedingungen des NEFZ zugeschnitten ist, müsste die Beklagte im Rahmen der sekundären Darlegungslast dazu vortragen, welches Bewusstsein die Personen hatten, die an der Entwicklung der Motorsteuerung und an der Beantragung der Typengenehmigung beteiligt waren. Diese müssen sich notwendigerweise mit der Frage beschäftigt haben, ob die Ausgestaltung der Motorsteuerung zulässig ist. In diese Vorgänge hat die Klägerin keinen Einblick. Die Beklagte kennt jedoch die Einzelheiten und es ist ihr zumutbar, dazu weiter vorzutragen. Trägt die Beklagte weiter vor, so muss die Klägerin Beweis dafür anbieten, dass die genaue Wirkungsweise des Thermofensters bewusst verheimlicht wurde bzw. die Beteiligten das Bewusstsein hatten, dass sie unzulässig sei.

Dass der Handelnde sich der Sittenwidrigkeit bewusst ist, ist nicht notwendig. Er muss jedoch die Umstände kennen, aus denen sich die Sittenwidrigkeit ergibt. Ist Schädigerin eine Gesellschaft, so muss dieses Wissen bei den Organen im Sinne § 31 BGB vorhanden sein. Eine Wissenszurechnung- und Zusammenrechnung wie im rechtsgeschäftlichen Verkehr findet nicht statt, weil es anders als für die Arglist um ein moralisches Unwerturteil geht (BGH, NJW 2017, 250, 252 f., Rn. 23). Organ einer Gesellschaft ist nach § 31 BGB nicht nur der Vorstand, sondern auch der verfassungsmäßig berufene Vertreter. Dieser Begriff ist weit zu verstehen. Es genügt, dass einer Person durch die allgemeine Betriebsregelung und Handhabung bedeutsame wesensmäßige Funktionen der Gesellschaft zur selbstständigen eigenverantwortlichen Erfüllung zugewiesen sind und sie die Gesellschaft insoweit repräsentiert, ohne dass die Tätigkeit in der Satzung vorgesehen oder die Person rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht haben muss (BGH, Urteil vom 30.10.1967, VII ZR 82/65, Rn. 10 f. bei juris). Der infrage kommende Personenkreis deckt sich in etwa mit dem der leitenden Angestellten im Sinne des Arbeitsrechts (Palandt/Ellenberger, BGB, 79. Auflage, § 31, Rn. 6). Die Klägerin behauptet, der Vorstand habe Kenntnis von dem Einsatz einer unerlaubten Abschaltvorrichtung gehabt. Das ergebe sich daraus, dass die Entwicklung des Motors und der Schadstoffausstoß bei der Entwicklung eines Fahrzeugs wesentlich sei und die Entscheidung eine erhebliche Tragweite habe. Für ihre Behauptung könnte die Klägerin theoretisch Beweis antreten, weil die Vorstandsmitglieder zurzeit der Entwicklung des Motors ermittelbar wären. Allerdings wäre nicht zu ermitteln, wer noch an der Entwicklung des Motors beteiligt war und so als Zeuge in Betracht käme. Man kann sich nicht vorstellen, dass eine Entscheidung, eine unzulässige Abschaltvorrichtung einzubauen, angesichts ihrer Tragweite von nur einem oder wenigen Mitarbeitern getroffen wird. Bei der Entwicklung eines Motors wird es entscheidend darauf ankommen, auf welche Weise er die gesetzlichen Vorgaben einhält. Gerade die Einhaltung der Vorschriften für den Schadstoffausstoß steht seit einigen Jahren im Fokus. Die technische Lösung bei der Entwicklung muss also hinterfragt worden sein. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass dabei auch Mitarbeiter Kenntnis erlangt haben, die als Repräsentanten der Beklagten i. S. d. § 31 BGB anzusehen wären, etwa Abteilungsleiter.

Einen Autohersteller trifft eine sekundäre Darlegungslast dahin, wer über den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung entschieden hat und ob der Vorstand informiert war, wenn die Klägerin konkrete Anhaltspunkte für die Kenntnis vorgetragen hat (BGH, Beschluss vom 26.01.2021, VI ZR 405/19, Rn. 17 ff. bei juris). Der Klägerin kann weiterer Vortrag dazu nicht abverlangt werden. Denn sie hat keinen Einblick in die Verhältnisse bei der Beklagten. Sie kann so letztlich nur das vortragen, was plausibel ist. Die Beklagte muss nach den Regeln der sekundären Darlegungslast darlegen, wer an der Entwicklung des Motors und speziell der Motorsteuerung beteiligt war und wie die Entscheidungswege in ihrem Unternehmen waren. Ihr sind nähere Angaben dazu zumutbar. Sie ist nicht gezwungen, Betriebsgeheimnisse zu offenbaren. Sie muss nur die Beteiligten an der Motorentwicklung benennen, damit der Kläger sie als Zeugen benennen kann. Da die Entwicklung bei der Beklagten dokumentiert sein muss, kann sie zu der von ihr verlangten Darlegung auf diese Dokumentation zurückgreifen.

Die Beklagte kann vorsätzlich gehandelt haben. Für den Vorsatz reicht es aus, wenn der Schädiger Art und Richtung des Schadens und die Schadensfolgen zumindest vorausgesehen und billigend in Kauf genommen hat, wobei bei einer Gesellschaft wiederum ihre Organe diesen Vorsatz gehabt haben müssen (BGH NJW 2017, 250, 253, Rn. 24 f.). Es kommt wiederum darauf an, ob Vorstandsmitglieder oder verfassungsmäßig berufene Vertreter der Beklagten Kenntnis von dem Inverkehrbringen der Motoren mit der gegebenenfalls unzulässigen Abschaltvorrichtung gehabt haben. Sollte das der Fall gewesen sein, läge Vorsatz vor. Denn dann wäre absehbar gewesen, dass das Vermögen der Käufer bedroht war, weil eine Stilllegung der Fahrzeuge drohte.

Eine mögliche Haftung der Beklagten aus § 831 Abs. 1 BGB würde den Nachweis ersparen, dass Organe der Beklagten Kenntnis von der die Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten begründenden Umstände hatten. Verrichtungsgehilfe im Sinne von § 831 BGB ist, wem von einem anderen, in dessen Einflussbereich er sich befindet und zu dem er in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis steht, eine Tätigkeit übertragen worden ist, wobei er von den Weisungen des Geschäftsherrn abhängig ist, so dass dieser die Tätigkeit jederzeit beschränken oder entziehen und nach Zeit und Umfang bestimmen kann (NJW 2013, 1002, 1003, Rn. 15). Das trifft auf alle Mitarbeiter zu, die an der Entwicklung des streitgegenständlichen Motors beteiligt waren. Die Mitarbeiter müssten bei der Entwicklung des Motors eine deliktische Handlung begangen haben, wobei alleine eine sittenwidrige vorsätzliche Schädigung nach § 826 BGB in Betracht kommt. Die Benennung bestimmter Mitarbeiter, die der Klägerin auch nicht möglich wäre, ist entbehrlich. Denn die Überlegungen, die ggf. zu einer Sittenwidrigkeit des Verhaltens führen, drängen sich auf. Sie müssen jedem, der mit der Entwicklung, des Motors befasst war, bewusst gewesen sein. Es wäre Sache der Beklagten, sich zu entlasten, indem sie darlegt und beweist, dass sie die Mitarbeiter sorgfältig ausgewählt und überwacht hat. Dabei muss sie die Mitarbeiter benennen.

Sollten die Haftungsvoraussetzungen bestehen, stünde der Klägerin Schadensersatz zu. Sie könnte den Ersatz des negativen Interesses verlangen. Die Klägerin wäre nach § 249 BGB so zu stellen, wie sie stünde, wenn sie den Kaufvertrag nicht abgeschlossen hätte. Sie könnte jedenfalls den Ersatz des Kaufpreises abzüglich des Werts der Nutzung verlangen. Im Wege der Vorteilsausgleichung müsste sie das Fahrzeug an die Beklagte übereignen.

Auch nach § 812 Abs. 1 S. 1 1. Alt. BGB könnte die Klägerin die Rückzahlung des Kaufpreises abzüglich des Werts der Nutzungen Zug um Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs verlangen, wenn die Verantwortlichen bei der Beklagten bewusst eine unzulässige Abschaltvorrichtung eingesetzt hätten. Die Beklagte hat den gezahlten Kaufpreis durch eine Leistung der Klägerin erlangt. Das wäre ohne Rechtsgrund erfolgt, weil die Klägerin den Kaufvertrag mit der Beklagten wirksam angefochten hätte. Die Anfechtung hat die Klägerin erklärt. Der Anfechtungsgrund

ergäbe sich aus § 123 Abs. 1 BGB. Hätte die Beklagte das Fahrzeug bewusst mit einer unerlaubten Abschaltvorrichtung in Verkehr gebracht, hätte sie die Klägerin darüber getäuscht, dass es ohne Einschränkung im Verkehr genutzt werden kann. Tatsächlich wäre eine Stilllegung des Fahrzeugs möglich. Darüber hätte die Beklagte von sich aus aufklären müssen, da es sich um einen wesentlichen Umstand handelt, von dem offensichtlich die Kaufentscheidung abhängt und über den eine Käuferin nach Treu und Glauben Aufklärung erwarten kann. Auf eine etwaige Unkenntnis des Vertreters, der den Vertrag mit der Klägerin geschlossen hat, dürfte sich die Beklagte nach § 166 Abs. 2 BGB nicht berufen können, wenn ihre Organe die Manipulation gekannt hätten. Die Pflicht zur Herausgabe des jeweils Erlangten nebst Nutzungen folgt aus § 818 Abs. 1 BGB. Die Vorschrift des § 814 BGB greift nicht ein. Sie ist nicht anwendbar, wenn sich nur der Gegner eines arglistig Täuschenden von dem Vertrag lösen kann (BGH NJW 2008, 1878, 1879, Tz. 15). Nach §§ 819 Abs. 1, 818 Abs. 4, 291, 288 Abs. 1 BGB könnte die Klägerin Zinsen ab der Zahlung des Kaufpreises verlangen.

Praxis

Der BGH entschied (AZ: VII ZR 190/20), dass der Einbau eines Thermofensters allein nicht ausreicht, um eine vorsätzliche sittenwidrige Täuschung durch den Autohersteller zu begründen. Dort ging es um ein Dieselfahrzeug von Daimler. Damit war zwar eine Haftung nicht generell ausgeschlossen. Die Beweislast, dass das Thermofenster im konkreten Einzelfall eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt, lag aber beim dortigen Kläger.

Dabei hatte der EuGH bereits am 17.12.2020, entschieden, dass Abschaltvorrichtungen, die sich auf die Abgasreinigung auswirken, grundsätzlich illegal sind (AZ: C-693/18). Mit der Entscheidung vom 14.07.2022 stuft der EuGH eine Software für Dieselfahrzeuge, welche die Wirkung des Emissionskontrollsystems bei üblichen Temperaturen und während des überwiegenden Teils des Jahres verringert, als eine unzulässige Abschaltvorrichtung ein (AZ: C-128/20).

Da der EuGH nur Vorlagefragen klärt, verwies er darauf, dass die Feststellung der Rechtswidrigkeit Sache der vorlegenden Gerichte sei. Gleichzeitig stellt der EuGH aber klar, dass ein solches Thermofenster eine nicht nur geringfügige Vertragswidrigkeit des Fahrzeuges begründe - mit der Folge, dass Nachbesserungsansprüche oder Ansprüche auf Ersatzlieferung bestehen bzw. die Auflösung des Vertrags über den Fahrzeugkauf nicht grundsätzlich ausgeschlossen sei.

Ganz aktuell entschied der EuGH am 21.03.2023 (AZ: C 100/21), dass dem Erwerber eines Fahrzeuges, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, ein Ersatzanspruch aufgrund deliktischer Haftung gegen den Fahrzeughersteller zustehe, und zwar auch bei einfacher Fahrlässigkeit. Der BGH hatte bisher in Verfahren, die ein Thermofenster zum Gegenstand hatten, eine deliktische Haftung aufgrund vorsätzlicher und sittenwidriger Schädigung nach § 826 BGB mangels dieses Drittschutzes abgelehnt.

In dem vom OLG Schleswig-Holstein entschiedenen Fall ging es im Grunde um übergangenen Vortrag der Klägerin. Das Landgericht hatte die Anforderungen an die Darlegungslast zu hochgeschraubt und darf sich mit der Sache nun nochmals auseinandersetzen. Angesichts der eindeutigen Rechtsprechung des EuGH kommt es für den Ersatzanspruch auf die Frage, wer wann beim Hersteller was wusste - im Grunde nicht mehr an. Ausreichend ist einfache Fahrlässigkeit.

- **Klage auf Mietwagenkosten aus abgetretenem Recht, Anmietzeitraum von 26 Tagen ist angemessen, Ersatz trotz geringer Fahrleistung**
AG Berlin-Mitte, Urteil vom 30.12.2022, AZ: 16 C 364/22 V

Hintergrund

Gegenstand der Klage vor dem AG Berlin-Mitte war ein Kfz-Haftpflichtschaden vom 09.05.2021. Die Eintrittspflicht der verklagten unfallgegnerischen Versicherung stand fest. Der Geschädigte mietete nach dem Unfall einen Ersatzwagen an. Der Gutachter prognostizierte diesbezüglich eine Wiederbeschaffungsdauer von 14 bis 21 Tagen. Die Anmietung dauerte tatsächlich 26 Tage.

Die Beklagte kürzte vorgerichtlich die Mietwagenkosten und monierte diesbezüglich die Anmietdauer. Außerdem seien mit dem Mietwagen in 26 Tagen nur 291 km zurückgelegt worden.

Die Autovermietung ließ sich den Anspruch auf Schadenersatz in Form entstandener Mietwagenkosten abtreten und klagte erfolgreich vor dem AG Berlin-Mitte.

Aussage

Zur Anmietdauer führte das AG Berlin-Mitte aus, dass die beanspruchten 26 Tage nicht zu beanstanden seien. Der Schädiger schulde Mietwagenkosten für den Zeitraum, der objektiv für die Reparatur beziehungsweise bis zur Anschaffung eines Ersatzfahrzeuges erforderlich sei.

Grundsätzlich habe die geschädigte Person hierbei das Recht, die Erstellung des Sachverständigengutachtens abzuwarten. Nur auf dessen Basis sei sie in der Lage, zu entscheiden, ob das Fahrzeug repariert werden solle oder eine Ersatzbeschaffung durchgeführt werden solle. Da das Gutachten am 10.05.2021 in Auftrag gegeben und am 14.05.2021 fertiggestellt wurde, berücksichtige das Gericht diesen zusätzlichen Zeitraum von 5 Tagen.

Trotz des Umstands, dass mit dem Mietwagen im Anmietzeitraum lediglich 291 km zurückgelegt wurden, sei die Anmietung nicht als unwirtschaftlich zu bezeichnen. Bei gewissen Sachverhalten genüge vielmehr die Notwendigkeit der ständigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeuges, um die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges zu rechtfertigen. Hierbei käme es dann nicht auf die gefahrene Kilometerleistung an.

Im konkreten Fall trug die Klägerin unter Beweisannahme vor, dass die geschädigte Person auf ihr Fahrzeug täglich angewiesen war, weil sie fast täglich Arztbesuche wahrnehmen musste und der gehbehinderte Ehemann der Geschädigten ebenfalls mehrfach ärztliche Termine – darunter einen Termin im Krankenhaus – wahrnehmen musste. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder eines Taxis wären nicht zumutbar gewesen und auch nicht mit dem gleichen Komfort verbunden.

Die Höhe der Mietwagenkosten schätzte das Gericht anhand des Mittelwertes zwischen Schwacke und Fraunhofer. Bezüglich der Fahrzeugklasse kommt es auf den beschädigten Unfallwagen an. Die Nebenkosten entnahm das Gericht dem Schwacke Mietpreisspiegel.

Praxis

Das AG Berlin-Mitte stellt zutreffend klar, dass bei der Anmietdauer der Zeitraum bis zum Vorliegen des Gutachtens zu berücksichtigen ist. Dies gilt selbstverständlich in dem Fall, in dem das verunfallte Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher und/oder fahrbereit ist. Der im Gutachten angegebene Wert an Fahrzeugausfall bezieht sich immer grundsätzlich auf den reinen Wiederbeschaffungs- bzw. Reparaturzeitraum.

Interessant ist auch die Aussage, dass trotz einer geringen Fahrleistung die Anmietung eines Ersatzwagens als wirtschaftlich angesehen werden kann. Hier hatte die Klägerseite ausreichend vorgetragen. Die Geschädigte und ihr Ehemann waren auf ihr Fahrzeug angewiesen und mussten Arztbesuche absolvieren. Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln war ihnen nicht zumutbar. Die geringe Fahrleistung mit dem Mietwagen sprach also nicht gegen die Erforderlichkeit der Anmietung.

Dennoch sollte der Autovermieter seine Kundschaft auf die grundsätzliche Rechtsprechung der herangezogenen Mindestfahrleistung hinweisen. Der Fahrbedarf sollte täglich im Durchschnitt bei mehr als 20 km liegen.

- **Zur Erstattungsfähigkeit einzelner Positionen im Rahmen der fiktiven Abrechnung**
AG Kamenz, Urteil vom 09.12.2022, AZ: 2 C 99/22

Hintergrund

Die Parteien streiten über die Erstattung restlicher Reparaturkosten nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht dem Grunde nach außer Streit. Im Streit stehen unter anderem die Kosten für UPE-Aufschläge, Verbringungskosten, Desinfektionskosten und die Kosten einer Probefahrt. Der Kläger rechnet den Schaden fiktiv auf Gutachtenbasis ab.

Aussage

Nach Ansicht des AG Kamenz ist die Klage nur teilweise begründet.

Zunächst stellt das Gericht fest, dass der Kläger im Rahmen der fiktiven Abrechnung diejenigen Kosten ersetzt verlangen kann, die erforderlich zur Wiederherstellung sind. Hierbei kann der Geschädigte sich grundsätzlich auf ein Schadengutachten oder einen Kostenvoranschlag der Werkstatt stützen. Dem Schädiger steht es jedoch offen, die Erforderlichkeit der dort angeführten Kosten zu bestreiten. Gelingt ihm dies, ist der Ersatzanspruch auch bei der fiktiven Abrechnung auf die kostengünstigere Reparaturmöglichkeit beschränkt. Das Gericht stellt fest, dass die Vorlage eines Prüfberichts durch den Schädiger nicht für ein substantiiertes Bestreiten ausreicht. Der Prüfbericht lässt nicht erkennen, dass der Ersteller das Fahrzeug tatsächlich in Augenschein genommen hat. Zudem ist schon nicht ersichtlich, wer den Bericht überhaupt erstellt hat und anhand welcher Grundlage die Prüfung vorgenommen wurde.

Auch bei einer fiktiven Abrechnung steht dem Geschädigten ein Anspruch auf Zahlung des geltend gemachten UPE-Zuschlags und der Verbringungskosten zu.

Das Gericht geht dabei nicht davon aus, dass diese Kosten nur dann zu erstatten sind, wenn sie tatsächlich angefallen sind. Lediglich für die Erstattung der Mehrwertsteuer wird ein konkreter Nachweis verlangt.

Maßgeblich ist allein, ob Verbringungskosten und UPE-Zuschläge in einer örtlichen markengebundenen Fachwerkstatt üblicherweise anfallen. Führt ein beauftragter Sachverständiger eben dieses aus, ist bei einer Abrechnung auf Gutachtenbasis eine Ersatzfähigkeit dieser Kosten gegeben.

Nicht zu erstatten sind nach Auffassung des Gerichts jedoch die Kosten für Desinfektionsmaßnahmen. Es fehle bereits an einer Kausalität zwischen der Desinfektionsmaßnahme und der Beschädigung des Fahrzeugs. Eine Kausalität besteht zwar im Rahmen der Äquivalenztheorie, jedoch mangelt es an einer adäquaten Kausalität. Das Gericht ist der Ansicht, dass die Desinfektion des Fahrzeugs vorrangig dem Arbeitsschutz der Werkstattmitarbeiter dient, die Kosten daher den Allgemeinkosten zuzurechnen sind. Der Kläger kann sich hierbei auch nicht auf die Grundsätze des Werkstatttrisikos berufen, für ihn sei offensichtlich erkennbar gewesen, dass die Kosten den Allgemeinkosten zuzurechnen gewesen wären.

Auch die Kosten für eine Probefahrt sind nach Ansicht des AG Kamenz nicht erstattungsfähig. Dass der Unternehmer sich vor der Rückgabe des Fahrzeugs vergewissert, dass seine Reparatur erfolgreich war, kann dem Kunden ohne gesonderte Vereinbarung nicht zusätzlich in Rechnung gestellt werden. Der Unternehmer handelt allein im eigenen Interesse, wenn er seine Arbeit auf Mangelfreiheit überprüft. Warum vorliegend eine Probefahrt erforderlich gewesen sein soll, trägt der Kläger nicht vor.

Hinsichtlich der vom Kläger geltend gemachten Nutzungsausfallentschädigung fehlt es an einem substantiierten Vortrag.

„Nutzungsausfall wird erstattet für die Dauer einer fühlbaren Gebrauchsbeeinträchtigung des Geschädigten. Eine Reparaturbestätigung vermag zwar die Durchführung einer Reparatur zu belegen, besagt aber nichts über den konkreten Zeitraum der tatsächlichen Reparaturdauer und ob überhaupt sämtliche im Gutachten aufgeführte Reparaturarbeiten durchgeführt wurden und ist somit für die Geltendmachung einer Nutzungsausfallentschädigung nur von begrenztem Erkenntniswert. Allein der Nachweis, dass das Fahrzeug repariert worden ist, genügt nicht für die Zuerkennung eines Anspruchs auf Nutzungsausfallersatz“

Praxis

Das Urteil des AG Kamenz zeigt einmal mehr, wie uneinheitlich die Rechtsprechung zur Erstattung von Desinfektionskosten ist.

- **Kappung erforderlicher Nebenkosten**
AG Marienberg, Urteil vom 14.03.2023, AZ: 4 C 14 /23

Hintergrund

Vor dem AG Marienberg klagt die Geschädigte eines Verkehrsunfalls selbst auf Erstattung gekürzten Sachverständigenhonorars. Bereits vorinstanzlich brachte die beklagte Haftpflichtversicherung des Schädigers 135,07 € Sachverständigenhonorar in Abzug. Diese Kosten seien überzogen und nicht erforderlich.

Nachdem die Beklagte auch vorinstanzlich die Aktivlegitimation des Sachverständigen angezweifelt hat, hat dieser den Honoraranspruch zurück an die Geschädigte abgetreten, sodass diese nun Forderungsinhaberin ist. Sie erklärt, dass das Sachverständigenhonorar insbesondere die Nebenkosten für sie nicht erkennbar überhöht seien.

Aussage

Die zulässige Klage ist vollumfänglich begründet. Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten einen Anspruch auf Zahlung weiterer Sachverständigenkosten in Höhe von 135,07 €.

Grundsätzlich gehören auch die Sachverständigenkosten zum erforderlichen Herstellungsaufwand gemäß § 249 Abs. 2 BGB, soweit sie erforderlich und zweckmäßig sind. Diese Kosten sind vom Schädiger zu tragen. Erforderlich sind solche Kosten für den Herstellungsaufwand nur dann, wenn sie vom Standpunkt eines verständigen wirtschaftlich denkenden Menschen in der Lage des Geschädigten zur Behebung des Schadens zweckmäßig und angemessen erscheinen. Der Geschädigte hat grundsätzlich keine Marktforschung zu betreiben, um den für den Schädiger günstigsten Sachverständigen ausfindig zu machen. Eine Beauftragung des Sachverständigen seines Vertrauens widerspricht nicht der Schadenminderungspflicht, die dem Geschädigten obliegt. Zur Erforderlichkeit von Sachverständigenkosten hat das OLG Dresden sich bereits positioniert.

„Das Oberlandesgericht Dresden ist zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Kappung der Nebenkosten oberhalb von 25% des Grundhonorars im Fall der Geltendmachung durch den Sachverständigen aus abgetretenem Recht angezeigt ist. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, dass von Nebenkosten nur dann gesprochen werden kann, wenn diese nicht mehr als ein Viertel der Hauptforderung ausmachen. Durch eine Kappung der Nebenkosten oberhalb der 25%-Grenze kann einer versteckten Erhöhung des Grundhonorars im Schadensfall entgegengewirkt werden (Entscheidung vom 19.02.2014, Az. 7 U 111/12).“

In diesem Fall wurde der Schadensersatzanspruch in Höhe des Sachverständigenhonorars wirksam rückabgetreten, weshalb die Geschädigte und Klägerin nunmehr selbst wirksam die Schadensersatzforderung innehat. Die hier berechneten Nebenkosten liegen unterhalb der 25%-Grenze, weshalb sie in Gänze erforderlich sind und die Kürzungen der Beklagten jeder Grundlage entbehren.

„Auch im Fall einer deutlichen Überhöhung des Sachverständigenhonorars wird dem Laien als Geschädigten dies weder bei Vertragsschluss noch bei Rechnungsstellung erkennbar sein, weil ein Geschädigter regelmäßig über keine Kenntnisse über die übliche Vergütungsstruktur und Höhe auf dem Markt der Kfz-Sachverständigen verfügt.“

„Zu den Nebenkosten gehören grundsätzlich auch Fotoauslagen, Fahrtkosten, Schreibkosten sowie Audatex-Gebühren und das Telefonporto. Eine Überhöhung in diesem Fall ist für das Gericht nicht erkennbar.“

Praxis

Ein relativ pragmatischer Lösungsansatz des AG Marienberg mit einer Kappung der Nebenkosten auf 25% in Bezug auf das Grundhonorar findet hier Anwendung.

Nebenkosten unterliegen der Prüfung im Einzelfall und können auch dementsprechend nur wie sie im Einzelfall tatsächlich angefallen sind, berechnet werden. Pauschalen sind nicht zulässig. Richtig ist auch, dass in Nebenkosten keine versteckten Gewinnanteile für den Sachverständigen enthalten sein sollen, sondern die ordinäre Ingenieursleistung mit dem Grundhonorar abgegolten ist.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wird in der Regel davon auszugehen sein, dass die Nebenkosten sich unter 25% des Grundhonorars bewegen.