

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #4/2025



„Immer wenn ein *Trotzdem* erscheint, das ist seine Erfahrung, wird es interessant.“

(Jenny Erpenbeck)

Aus dem Inhalt:

Winter-Lagerung von Yachten (?)

von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Winterlager, Segelyacht, Lagervertrag, vermutetes Verschulden, § 475 HGB, § 307 BGB, § 305 BGB, vermutetes Verschulden, Sturm, Ostsee, Mietvertrag

Sekundenschlaf oder ein Reh auf der Fahrbahn?

von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: Sekundenschlaf, grobe Fahrlässigkeit, §§ 425, 435 HGB

Wirksame Einbeziehung des ADSp 2017 gegenüber einem französischen Frachtführer und Gerichtsstand am Sitz des deutschen Spediteurs als Auftraggeber

von Frank Geissler **Seite 5**

Schlagworte: Ziff. 30.3 ADSp 2017, Art. 25 EuGVVO, Art. 3, 10 Rom-I VO; ausländischer Frachtführer, Einbeziehung ADSp, Gerichtsstand, internationale Zuständigkeit

Besonderheiten für die Höhe des Schadensersatzes, wenn der Geschädigte den Weg der fiktiven Schadensabrechnung gewählt hat

von Folkert Baars **Seite 7**

Schlagworte: Verhältnis der fiktiven Reparaturkosten zu den tatsächlich entstandenen Reparaturkosten; Problem: Umsatzsteuer bei der fiktiven Schadensberechnung; BGH, Urteil, vom 28.01.2025, Az. VI ZR 300/24; BGH, Urteil vom 02.10.2018, Az. VI ZR 40/18

Ihre Ansprechpartner **Seite 11**

Winter-Lagerung von Yachten (?)

Am 18.02.2022 zog das Sturmtief „Zeynep“ mit Böen von 110 bis 120 km/h aus südwestlicher Richtung über die Ostseeküste.

In der Nacht vom 18. auf den 19.02.2022 sind auf einer Marina in Roststock mehrere im Außenbereich aufgebockte Segelyachten *dominoartig* umgestürzt und wurden erheblich beschädigt.

Hinsichtlich der Beschädigung einer der Yachten hat die **Zivilkammer des Landgerichts Hamburg** bereits entschieden, dass der mit dem Betreiber der Marina geschlossene Vertrag als *Lagervertrag* im Sinne der §§ 467 ff. zu qualifizieren ist. Und die Marina daher für den Schaden nach § 475 HGB haftet (vgl. Landgericht Hamburg, RdTW 2025, S. 29 ff.).

Korrespondierend der seinerzeit für unsere Mandantin erstrittenen Entscheidung des OLG Schleswig vom 22.08.2022, Az.: 16 U 114/21 = TransportR. 2023, S. 238 ff.; besprochen in unserem Newsletter/3/2022

(<https://www.grimme-partner.com/wp-content/uploads/2022/09/Newsletter03-2022.pdf>).

Gleicher Ansicht, wie zuvor die Zivilkammer, hat sich mit Urteil vom 08.08.2025, Az.: 417 HKO 47/23, nun auch die zuständige **Kammer für Handelssachen** des Landgerichts Hamburg hinsichtlich des Schadens an einer anderen der betroffenen Yachten gezeigt.

Da zwar der Vertrag des Eigners mit der Marina als *Mietvertrag über einen Winterlagerplatz* überschrieben wäre, bei

gebotener Gesamtwürdigung der getroffenen vertraglichen Vereinbarung und deren tatsächlicher Umsetzung die Marina aber nicht nur eine bloße Gebrauchsüberlassung einer Mietfläche, sondern für einen Lagervertrag charakteristische *Obhutspflichten* schuldete.

Konkret die Beklagte Marina den Standort der Yachten und deren Abstände zueinander bestimmte, den Lagerbock auswählte, die Sicherung im Lagerbock übernahm; nach Auswässerung der Yacht und deren Beförderung zum Standort. Ohne Mitsprache der Eigner.

Unter weitergehender Berücksichtigung des in dem „Mietvertrag“ vorbehaltene Haus- und Weisungsrechtes der Marina und der Berechtigung der Marina / deren Mitarbeiter/innen, die dort befindlichen Schiffe jederzeit zu betreten.

Mit der Folge, dass Klauseln in dem Vertragswerk der Marina, welche jegliche Risiken der Einlagerung dem Einlagerer auferlegen – entgegen der Vorschrift des im § 475 HGB – nach §§ 305c Abs. 1 BGB, 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB überraschend und unwirksam sind.

Vgl. in diesem Zusammenhang auch die aktuelle Entscheidung des Landgerichts Hamburg in RdTW 2025, S. 422 ff. zur Unwirksamkeit von Klauseln nach den HLB.

Korrespondierend haftet die Marina (vielmehr) nach § 475 HGB für den Schaden.

Wobei ein Verschulden der Marina nach § 475 S. 1 HGB zu vermuten steht (vgl. BGH, Urteil vom 19.03.2014, Az.: I ZR 209/12).

Und daher die Marina (insbesondere) konkret aufzuklären habe, wie der Schaden entstanden ist. Sowie zu beweisen, dass die Lagerräume, pp. so beschaffen waren, dass Schäden angemessen vermieden werden und sie und ihre Erfüllungsgehilfen auch sonst kein Schuldvorwurf treffe.

Um weitergehend für sich festzustellen, dass es insoweit dahingestellt bleiben kann, ob der von der Marina gestellte Lagerbock ausreichend dimensioniert und ohne Vorschäden gewesen ist.

Da die Marina die Segelyacht mit stehendem Mast und angeschlagenen Großbaum in Verwahrung nahm, ohne den Zeugen K. – anderes als den Zeugen B. – auf die Notwendigkeit einer zusätzlichen Befestigung des Mastes an Betonblöcken hinwies, um ein Aufschaukeln bei Wind zu verhindern.

Weswegen die Marina weitergehend, bei aufziehendem Sturm aus Südost, statt üblich Nordost, gehalten gewesen wäre, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu veranlassen, entweder in Gestalt eines zusätzlichen Windschutzes oder zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen, um ein Umkippen der Segelyachten zu verhindern.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Winterlager, Segelyacht, Lagervertrag, vermutetes Verschulden, § 475 HGB, § 307 BGB, § 305 BGB, vermutetes Verschulden, Sturm, Ostsee, Mietvertrag

Sekundenschlaf oder ein Reh auf der Fahrbahn?

Mit Urteil des Landgerichts Rottweil, 5 O 24/23 KFH, wurde die Klage der Klägerinnen abgewiesen.

Die Klägerinnen hatten als Transportversicherer ihrer Versicherungsnehmerin die Beklagte auf Zahlung von Schadensersatz in Anspruch genommen.

Die Versicherungsnehmerin hatte 1.900 Wasserzähler gekauft und mit dem Transport der Güter die Beklagte beauftragt.

Die Beklagte ihrerseits führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte die Streithelferin, die dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten war, als Subunternehmerin mit der Durchführung des Transportes.

Unstreitig war, dass es während des Transportes zu einem Unfall gekommen war. Der Fahrer war mit dem Lkw von der Fahrbahn abgekommen und die Sendungsgüter sind hierbei zu Schaden gekommen.

Vorgerichtlich zahlte die Beklagte die Kosten der Schadensfeststellung sowie die gewichtsbezogene Höchsthaftung gemäß § 431 HGB.

Mit der Klage nahmen die Klägerinnen die Beklagte auf Zahlung des Differenzbetrages zwischen Höchsthaftung und Schaden in Anspruch.

Die Klägerinnen behaupteten, die Wasserzähler hätten nach dem Unfall in den Kisten wahllos durcheinander gelegen und seien sichtbar in unterschiedlichem

Ausmaß beschädigt, verschmutzt und an den Displays zerkratzt. Diese äußerlich erkennbaren Anzeichen ließen auf eine erhebliche Krafteinwirkung schließen.

Es sei ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten und die Beklagte habe den Schaden vollständig zu ersetzen.

Die Klägerinnen behaupteten weiter, dass der Fahrer infolge Übermüdung mit seinem Lkw von der Straße abgekommen sei. Dies ergebe sich im Übrigen aus der Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft.

Die Beklagten hingegen behaupteten, dass der Unfall dadurch entstanden sei, dass der Fahrer einem Reh habe ausweichen müssen und daher mit dem Lkw von der Fahrbahn abgekommen sei.

Der Fahrer habe sehr schlecht deutsch gesprochen und wenig verstanden. Jedenfalls sei es nicht richtig, dass er infolge Übermüdung von der Fahrbahn abgekommen sei. Er habe zudem die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten.

Die zulässige Klage hat das Landgericht als unbegründet abgewiesen.

Das Landgericht ist zu dem Ergebnis gekommen, dass den Klägerinnen gegen die Beklagte kein Schadensersatzanspruch über die bereits gezahlte gewichtsbezogene Höchsthaftung zu stehen würde.

Ein solcher Anspruch würde sich nicht aus den §§ 425 i.V.m. 435 HGB ergeben.

Die Klägerinnen seien aktivlegitimierte. Die Aktivlegitimation ergebe sich nach § 86 VVG aufgrund der Regulierung durch die Klägerinnen und andererseits aufgrund der Abtretung der Ansprüche an die Klägerinnen. Die Abtretung erfolgte konkudent durch die Überlassung der vollständigen Sendungsunterlagen.

Die Beklagte beruft sich jedoch zu Recht auf die Haftungsbeschränkung nach § 431 HGB. Das Landgericht ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Schaden nicht durch ein leichtfertiges Verhalten im Sinne von § 435 HGB herbeigeführt wurde.

Für den von ihr behaupteten sogenannten Sekundenschlaf trägt die Klägerseite die Beweislast.

Ein sogenannter Sekundenschlaf kann grundsätzlich ein qualifiziertes Verschulden begründen, wenn sich der Fahrer bewusst über von ihm erkannte deutliche Anzeichen einer Übermüdung hinweggesetzt hat (BGH vom 21.03.2007, Versicherungsrecht 2008, 515).

Die Nichteinhaltung von vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten kann dafür sprechen, dass die Schläfrigkeit den Fahrer nicht plötzlich überkommen hat, sondern dass er dies bereits bei Fahrtantritt hätte bemerken müssen und sich bewusst über das Risiko, welcher mit einer solchen Schläfrigkeit einhergeht, hinweggesetzt hat.

Die Beklagte trifft insoweit eine sekundäre Darlegungslast, die Information über die stattgefundenen Lenk- und Ruhezeiten vorzulegen.

Dieser sekundären Darlegungslast ist die Beklagte nachgekommen und hat die entsprechenden Unterlagen vorgelegt.

Das Landgericht hat den Fahrer als Zeugen vernommen und ist nach der durchgeführten Beweisaufnahme allerdings zu dem Ergebnis gekommen, dass der Unfall nicht durch einen sogenannten Sekundenschlaf bei Nichteinhaltung vorgeschriebene Ruhezeiten verursacht wurde.

Richtig insoweit ist, dass die Ermittlungsakte ergibt, dass der Fahrer gegenüber der Polizei angegeben hat, dass er eingeschlafen sei. Die Vernehmung des Fahrers habe jedoch das Gericht nicht davon überzeugt, dass dies inhaltlich zutreffend gewesen sei. Die Vernehmung des Zeugen ergab, dass der Fahrer sehr wenig Deutsch versteht und auch nicht spricht. Kommunikation war nur mit einem Dolmetscher möglich.

Zudem schilderte der Zeuge anschaulich und glaubhaft, die Situation unmittelbar nach dem Unfall, welche für ihn eine Extremsituation darstellt.

Er war davon ausgegangen, dass das Fahrzeug in Brand geraten war und konnte sich zunächst selbst nicht befreien, da er nicht verstanden habe, dass er den Anschnallgurt lösen musste.

Er habe die Polizei als Helfer wahrgenommen und sei es auch daher erklärlich, dass er gegenüber der Polizei zunächst möglicherweise unklare oder sogar unrichtige Angaben in der für ihn fremden Sprache gemacht hat.

Zudem hat der Zeuge glaubhaft bekundet, dass er zu dem Unfallzeitpunkt nicht

müde war. Er hat weiter angegeben, dass er dieselbe Strecke seit vielen Jahren fährt und immer in der Nachschicht arbeitet. Die Unfallursache war nach den glaubhaften Angaben des Zeugen ein Reh auf der Fahrbahn.

Nach alledem war die Klage abzuweisen.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Sekundenschlaf, grobe Fahrlässigkeit, §§ 425, 435 HGB

Wirksame Einbeziehung des ADSp 2017 gegenüber einem französischen Frachtführer und Gerichtsstand am Sitz des deutschen Spediteurs als Auftraggeber

In einem jüngst erlassenen Hinweisbeschluss hat das Oberlandesgericht (OLG) Köln über die wirksame Einbeziehung der ADSp in der Fassung von 2017 im Geschäftsverkehr mit einem ausländischen Frachtführer entschieden (Hinweisbeschluss vom 03.09.2025, Az. 3 U 40/25).

Dem zugrunde lag ein Transportschadensfall auf einer Teilstrecke in Frankreich, welche im Zuge eines grenzüberschreitenden CMR-Transports ausgeführt wurde.

Wegen eines Nässebeschadens an den beförderten Stallblechen war der deutsche Fixkostenspediteur vom Transportversicherer des Versenders erfolgreich auf Schadensersatz in Anspruch genommen worden. Der Beklagte hatte die Teilstrecke ab Lyon nach, auf welcher es zu dem Schaden kam, an einen französischen Frachtführer vergeben, mit welchem dieser schon jahrelang zusammenarbeitete. Der Transportauftrag enthielt dabei den Hinweis, wonach die Beklagte „ausschließlich auf der Basis der ADSp“ arbeite.

Im Ausgangsverfahren verkündete die Beklagte dem Frachtführer den Streit, welcher dem Verfahren jedoch nicht beitrat. Nach deren Verurteilung verfolgte deren den Anspruch regulierende Verkehrshaftungsversicherer die Regressansprüche gegenüber dem Frachtführer an dem für den Geschäftssitz des deutschen Spediteurs zuständigen Landgericht (LG) Aachen.

Der Frachtführer er hob die Rüge der mangelnden internationalen Zuständigkeit, da die ADSp nicht formwirksam zugunsten des Auftraggebers einbezogen worden seien.

Das LG Aachen erließ unter dem 07.03.2025 ein Zwischenurteil, wonach es seine internationale und örtliche Zuständigkeit bejahte.

Hiergegen richtete sich die Berufung des Beklagten Frachtführers, welche jedoch ohne Erfolg blieb.

Das OLG hat in seinem Beschluss zunächst festgehalten, dass Ziff. 30.3 ADSp 2017 einen Gerichtsstand für alle

Beteiligten des Verkehrsvertrages und damit auch für den auftraggebenden deutschen Spediteur gegenüber dem ausländischen Frachtführer begründe. Dabei müsse die Einbeziehung der ADSp gegenüber einem im europäischen Ausland geschäftsansässigen Frachtführer zunächst den Anforderungen des Art. 25 Abs. I Satz 3 EuGVVO genügen. Dessen Schriftformerfordernis nach lit. a) könne jedoch ersetzt werden, wenn die Vereinbarung eines Gerichtsstands den Gepflogenheiten zwischen den Parteien im Rahmen einer längeren Geschäftsbeziehung entspreche. Um eine solche Übung könne es sich auch bei der Einbeziehung von Musterbedingungen wie den ADSp handeln, welche in branchenüblicher Weise verwendet würden.

Die Frage der wirksamen Einbeziehung der ADSp bestimme sich dabei nach Art. 3 Abs. 5, Art. 10 Abs. 1 Rom-I VO. Danach sei neben einer ausdrücklichen auch eine stillschweigende Einbeziehung möglich. Von einer solchen sei auszugehen, wenn der andere Vertrags teil im Rahmen einer laufenden Geschäftsbeziehung die Einbeziehung seitens des Verwenders erkennen konnte und dem nicht widersprochen habe.

Letzteres gelte auch im Verhältnis zu einem ausländischen Frachtführer oder Spediteur, welcher aus seiner Branchenkenntnis wissen müsse, dass die ADSp branchenüblich sind. Dies gelte ange sichts deren erheblichen Verbreitungs grades auch noch heute.

Die Beklagte und Berufungsklägerin ha ben auf den gerichtlichen Hinweis ihre

Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben sich sodann im Ausgangsverfahren verglichen.

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Ziff. 30.3 ADSp 2017, Art. 25 EuGVVO, Art. 3, 10 Rom-I VO; ausländischer Frachtführer, Einbeziehung ADSp, Gerichtsstand, internationale Zuständigkeit

Besonderheiten für die Höhe des Schadensersatzes, wenn der Geschädigte den Weg der fiktiven Schadensabrechnung gewählt hat

Bei einem Verkehrsunfall wurde das Fahrzeug des Klägers, das in Deutschland zugelassen ist, beschädigt. Der Kläger ließ sein Fahrzeug von einer Reparaturwerkstatt in der Türkei fach- und sachgerecht reparieren. Der Kläger nahm anschließend den Kfz-Haftpflichtversicherer des unfallverursachenden PKW auf Zahlung derjenigen Reparaturkosten für sein Fahrzeug in Anspruch, die der von dem geschädigten Kläger beauftragte Sachverständige für erforderlich gehalten hat, nicht aber auf Ersatz der Reparaturkosten, die dem Kläger in der Türkei tatsächlich entstanden sind. Zu diesen Reparaturkosten trug der Kläger nichts vor. Die beklagte KFZ-Haftpflichtversicherung war der Ansicht, der Kläger könne nur Ersatz der ihm tatsächlich in der Türkei entstandenen Reparaturkosten verlangen und müsse

daher darlegen, welche Reparaturkosten ihm in der Türkei entstanden seien.

Das Amtsgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, die Klage sei unschlüssig, weil der Kläger, die ihm tatsächlich in der Türkei entstandenen Reparaturkosten nicht dargelegt habe. Gegen dieses Urteil hat der Kläger Berufung eingelegt. Das Berufungsgericht hat das Urteil des Amtsgerichtes abgeändert und dem Kläger auf Grundlage einer Haftungsquote von 40 % diejenigen Reparaturkosten zugesprochen, die der vom Kläger beauftragte Sachverständige als erforderliche Reparaturkosten ermittelt hatte.

Das Berufungsgericht hat in seiner Entscheidung ausgeführt, dass der Kläger aufgrund der vom Kläger gewählten fiktiven Schadensberechnung nicht verpflichtet sei, zu den tatsächlichen Kosten der in der Türkei sach- und fachgerecht durchgeföhrten Reparatur vorzutragen.

Gegen dieses Urteil wandte sich die Beklagte mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision zum BGH. Der BGH hat die Revision der Beklagten in seinem Urteil vom 28.01.2025, Az. VI ZR 300/24, als unbegründet zurückgewiesen. Der BGH hat in diesem Urteil ausgeführt hat, dass der Geschädigte nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen kann. Was insoweit erforderlich sei, richte sich danach, wie sich ein verständiger, wirtschaftlich denkender Eigentümer in der Lage des Geschädigten verhalten hätte. Der Geschädigte sei nach diesem in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB verankerten

Wirtschaftlichkeitsgebot zwar gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren zur Schadenbehebung den wirtschaftlicheren Weg zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadensbeseitigung aufzuwendenden Kosten beeinflussen könne. Auch für die Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB gelte das Verbot, sich durch Schadensersatz nicht zu bereichern. Der Geschädigte solle zwar volle Herstellung verlangen können, aber an dem Schadensfall nicht verdienen. Diese Grundsätze würden sowohl für die konkrete als auch für die fiktive Schadensabrechnung gelten. Bei der fiktiven Abrechnung sei aber der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu den tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln. Nach diesen Grundsätzen habe der Geschädigte regelmäßig Anspruch auf Ersatz der in einer markengebundenen Fachwerkstatt anfallenden Reparaturkosten, unabhängig davon, ob er das Fahrzeug vollständig, minderwertig oder überhaupt nicht habe reparieren lassen. Bei der fiktiven Schadensabrechnung genüge der Geschädigte nach § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB dem Gebot der Wirtschaftlichkeit im Allgemeinen, wenn er bei der Schadensabrechnung die üblichen Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt zugrunde läge, die ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt habe. Bei der fiktiven Abrechnung habe der Geschädigte weder darzulegen, dass er seinen Unfallwagen hat reparieren lassen, noch auf welche Weise und in welchem Umfang die Reparatur durchgeführt worden sei. Dem Geschädigten könne auch mangels Vorlage einer Reparaturkostenrechnung oder Vortrags

zu den tatsächlich angefallenen Reparaturkosten Schadensersatz nicht versagt werden. Die Richtschnur für den vom Schädiger nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB zu leistenden Ersatz seien nicht nur die vom Geschädigten tatsächlich aufgewendeten Reparaturkosten, sondern der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag. Bei der Ermittlung dieses Betrages seien im Rahmen der fiktiven Abrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur (gleich an welchem Ort) betreffen, grundsätzlich irrelevant. Etwas anderes ergäbe sich auch nicht aus dem Senatsurteil des BGH vom 03.09.2013, Az. VI ZR 24/13. Darin habe es zwar geheißen:

„Deshalb beläuft sich auch im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag auf die tatsächlich angefallenen Bruttokosten, wenn der Geschädigte seinen Kraftfahrzeugschaden sach- und fachgerecht in dem Umfang reparieren lässt, den der eingeschaltete Sachverständige für notwendig gehalten hat, und die von der beauftragten Werkstatt berechneten Reparaturkosten die von dem Sachverständigen angesetzten Kosten unterschreiten.“

Nach Auffassung des BGH bezöge sich die zitierte Entscheidung des BGH vom 03.09.2013, Az. VI ZR 24/13, aber auf einen anderen Sachverhalt. Im dortigen Sachverhalt habe der Kläger selbst vorgetragen, dass und welche Reparaturkosten er für die Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt tatsächlich aufgewandt hat, um den Schaden in dem vom Sachverständigen

ermittelten Umfang sachgerecht und mangelfrei reparieren zu lassen. Deshalb seien im dortigen Fall auch nur die tatsächlich entstandenen Reparaturkosten zuzusprechen gewesen, nicht jedoch die vom Sachverständigem ermittelten höheren Reparaturkosten.

Der Sachverhalt liege aber im vorliegenden Fall anders. Im vorliegenden Fall habe der Kläger nichts dazu vorgetragen, welche Kosten er in der Türkei für die Reparatur aufgewandt habe. Hierzu sei er auch nicht verpflichtet. Bei der fiktiven Abrechnung habe der Geschädigte weder darzulegen, dass er seinen Unfallwagen hat reparieren lassen, noch auf welche Art und Weise und in welchem Umfang die Reparatur durchgeführt worden sei. Dem Geschädigten könne daher auch mangels Vorlage einer Reparaturkostenrechnung oder Vortrags zu den tatsächlich angefallenen Reparaturkosten der Schadensersatz nicht versagt werden. Die Richtschnur für den vom Schädiger nach § 249 Abs. 1 BGB zu leistenden Schadenersatzes seien nicht die vom Kläger in der Türkei tatsächlich aufgewendeten Reparaturkosten, sondern der zur Wiederherstellung erforderliche Geldbetrag. Bei der Ermittlung dieses Betrages seien im Rahmen der fiktiven Abrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur (gleich an welchem Ort) betreffen, grundsätzlich irrelevant. Der Kläger habe im vorliegen Fall die fiktive Abrechnung der Reparaturkosten gewählt und nicht selbst zu einer gleichwertigen, aber günstigeren Reparaturmöglichkeit in einer ihm mühelos und ohne Weiteres zugänglichen Fachwerkstatt vorge tragen. Um eine solche Werkstatt, auf

die die Beklagte den Kläger hätte verweisen können, handelt es sich bei den Reparaturmöglichkeiten in der Türkei von vornherein nicht. Etwaige finanzielle Vorteile, die der in Deutschland wohnende Kläger durch die Reparatur seines in Deutschland zugelassenen Fahrzeugs in der Türkei erziele, seien im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung nicht zu berücksichtigen.

Als Ergebnis dieses Urteiles kann festgehalten werden, dass der Geschädigte im Rahmen der fiktiven Schadenberechnung auf Grundlage eines Sachverständigungsgutachtens nicht vortragen muss, ob, wo und zu welchen Kosten er die Reparatur hat durchführen lassen. Lediglich dann, wenn er selbst vorträgt, dass er die Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt in dem vom Sachverständigen ermittelten Umfang zu günstigeren Kosten durchgeführt hat, muss er sich im Rahmen der Schadensminderung auf die von ihm aufgewandten geringeren Reparaturkosten verweisen lassen.

Allerdings muss nach Ansicht des Unterzeichners auch bei der fiktiven Abrechnung das Urteil des BGH vom 02.10.2018, Az. VI ZR 40/18, berücksichtigt werden. Der BGH hat in seinem Urteil vom 02.10.2018, Az. VI ZR 40/18, entschieden, dass der bei der Beschädigung einer Sache zur Wiederherstellung erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer zwar einschließe, sofern der Geschädigte nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, aber nur, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Die Umsatzsteuer soll hiernach nicht ersetzt werden, wenn und soweit sie nur fiktiv

bleibt, weil es zu einer umsatzsteuerpflichtigen Reparatur oder Ersatzbeschaffung nicht gekommen sei. Verzichtet der Geschädigte auf eine Reparatur oder Ersatzbeschaffung und verlange stattdessen den hierfür von einem Sachverständigen als erforderlich ermittelten Geldbetrag, erhalte er nicht den vollen, sondern nur den um die Umsatzsteuer reduzierten Geldbetrag.

Folkert Baars

Rechtsanwalt

Schlagworte: *Verhältnis der fiktiven Reparaturkosten zu den tatsächlich entstandenen Reparaturkosten; Problem: Umsatzsteuer bei der fiktiven Schadensberechnung; BGH, Urteil, vom 28.01.2025, Az. VI ZR 300/24; BGH, Urteil vom 02.10.2018, Az. VI ZR 40/18*

Wir wünschen Ihnen frohe & gesegnete Weihnachten und - schon jetzt - ein gesundes, glückliches und erfolgreiches neues Jahr!

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com



Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung