LG Amberg, Endurteil v. 20.10.2025 – 22 O 211/25

Titel:

Betriebsgefahr, Idealfahrer, Verursachungsbeitrag, Nutzungsausfallentschädigung, Sachverständigenkosten, Totalschaden, Sicherheitsabstand

Schlagworte:

Betriebsgefahr, Idealfahrer, Verursachungsbeitrag, Nutzungsausfallentschädigung, Sachverständigenkosten, Totalschaden, Sicherheitsabstand

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 6805,30 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01.01.2025 sowie vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 800,39 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01.01.2025 zu bezahlen.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an das Sachverständigenbüro für KFZ Schäden & Bewertungen T. R. Zugum- Zug gegen Abtretung etwaiger Schadenersatzansprüche des Klägers gegen das Sachverständigenbüro für KFZ Schäden & Bewertungen T. R. aus dem zwischen diesen geschlossenen Werkvertrag über die Erstellung eines beweissichernden Sachverständigengutachtens gemäß Rechnung vom 22.11.2024, RG-Nr. 1124 EKG Sachverständigenkosten in Höhe von 688,42 € zu bezahlen.

3. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 5%- Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 07.12.2024 aus 688,42 € zu bezahlen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger 8 Prozent und die Beklagten als Gesamtschuldner 92 Prozent zu tragen.

6. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für den Kläger jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags. Der Kläger kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leisten.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 8.122,77 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Parteien streiten über Ansprüche aus einem Verkehrsunfall.

2
Der Verkehrsunfall ereignete sich am 19.11.2024 gegen 8:00 Uhr in der… auf Höhe sowie der Seite des dortigen … Der Kläger hatte den in seinem Alleineigentum stehenden, ausschließlich privat genutzten Pkw mit dem amtlichen Kennzeichen … in einer ausgewiesenen Parkbucht längs der H. geparkt.

3
Die Beklagte zu 1) stieß mit der rechten Fahrzeugseite ihres bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten Pkw mit dem amtlichen Kennzeichen … in die hintere linke Türe des klägerischen Pkw.

4
Der Kläger ließ seinen Fahrzeugschaden bei dem Sachverständigen T. R., S. H. begutachten.

5

Der Kläger behauptet, dass seine 4- jährigen Tochter H. in das Fahrzeug gesetzt hat und diese angeschnallt habe. Er habe hierfür die hintere linke Türe geöffnet. Der Kläger sei in der geöffneten linken hinteren Türe gestanden und habe seinen Kopf sowie seinen Oberkörper vollständig in das Fahrzeug gebeugt. Er sei so dicht wie möglich am Fahrzeug gestanden. Die Türe sei offen gestanden, als die Beklagte zu 1) mit dieser kollidierte. Zwischen dem Öffnen der hinteren linken Türe, dem Anschnallen der Tochter des Klägers und der Kollision seien mindestens 10 Sekunden vergangen. Die Beklagte zu 1) habe einen zu geringen Seitenabstand eingehalten.

6
Der Kläger meint, der Unfall sei für ihn unabwendbar gewesen.

7
Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 6.917, 30 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01.01.2025 sowie vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 887,03 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01.01.2025 zu bezahlen.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an das Sachverständigenbüro für KFZ Schäden & Bewertungen T. R. Zugum- Zug gegen Abtretung etwaiger Schadenersatzansprüche des Klägers gegen das Sachverständigenbüro für KFZ Schäden & Bewertungen T. R. (Sachverständigenrisiko) aus dem zwischen diesen geschlossenen Werkvertrag über die Erstellung eines beweissichernden Sachverständigengutachtens gemäß Rechnung vom 22.11.2024, RG-Nr. 1124 EKG Sachverständigenkosten in Höhe von 1.205,47 € zu bezahlen.

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner des weiteren verurteilt, an den Kläger Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.07.2024 aus 1.205,47 € zu bezahlen.

8
Die Beklagten beantragen

Klageabweisung.

9
Die Beklagten behaupten, der Kläger habe die linke hintere Tür seines Fahrzeugs wuchtig aufgestoßen, als die Beklagte zu 1) hieran vorbeifuhr. Dies sei so schnell und unerwartet geschehen, dass die Beklagte zu 1) nicht mehr durch Ausweichen oder Abbremsen reagieren habe können. Der Restwert sei brutto mit 1319 € anzusetzen. Für den Nutzungsausfall könnten höchsten 43 € / Tag angesetzt werden. Hinsichtlich der Rechnung des Sachverständigen vom 22.11.2024 sei das Grundhonorar an der erforderlichen Zeit zu bemessen. Das beanspruchte Grundhonorar in Höhe von 953,00 € netto sei nicht erforderlich. Für die Sachverständigenleistung sei ein Betrag von 494,89 € als erforderlich anzusehen. Für die Büroleistungen seien 43,41 €, für Porto und Telefon seien 10,00 € anzusetzen. Schreibkosten pro Seite seien lediglich in Höhe von maximal 0,90 € für bis zu 10 Seiten zu übernehmen. Fotokosten seien mit 20,00 € zu erstatten. Insgesamt seien lediglich Gutachterkosten in Höhe von 578,50 € netto zu berechnen.

10
Die Beklagten meinen, der Unfall sei für die Beklagte zu 1) unvermeidbar gewesen.

11
Das Gericht hat Beweis erhoben durch die Einholung eines mündlichen Sachverständigengutachtens. In der Verhandlung vom 20.10.2025 hat der Sachverständige Prof. Dr. B. sein unfallanalytisches Sachverständigengutachten mündlich erstattet. Es wird auf das Terminsprotokoll vom 20.10.2025 Bezug genommen.

12
Im Übrigen wird vollumfänglich auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

13

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

A.

14
Das Landgericht Amberg ist nach § 1 ZPO, §§ 71 Abs. 1, 23 Nr. 1 GVG sachlich und nach §§ 12, 13, 32 ZPO örtlich zuständig.

B.

15
Die Klage ist teilweise begründet.

16
I. Der Kläger hat gegen die Beklagte zu 1) einen Anspruch aus § 7 Abs. 1, 17, 18 StVG und gegen die Beklagte zu 2) einen Anspruch aus § 7 Abs. 1, 17, 18 StVG, § 115 VVG.

17
Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, § 7 Abs. 1 StVG.

18
Der PKW der Beklagten zu 1) ist bei Betrieb mit dem geparkten Fahrzeug des Klägers kollidiert.

19
1. Nach den überzeugenden Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen Prof. Dr. B., dass der Unfall für die Beklagte zu 1) nicht unabwendbar im Sinne von § 17 Abs. 3 StVG war.

20
Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist wertend zu betrachten. Geboten ist eine am Schutzzweck der Gefährdungshaftung für den Kraftfahrzeugbetrieb ausgerichtete Wertung unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsumstände. Eine absolute Unvermeidbarkeit ist nicht erforderlich. Ebenso wenig genügt allerdings der Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nach § 276 Abs. 2 BGB. Geboten ist eine besonders sorgfältige Reaktion. Es muss ein schadenstiftendes Ereignis vorliegen, das auch bei der äußersten möglichen Sorgfalt nicht abgewendet werden kann. Eine Freistellung soll nur erfolgen, wenn sich der Schadenseintritt auch bei vorsichtigem Vorgehen nicht vermeiden lässt. Notwendig ist daher eine über den gewöhnlichen Fahrerdurchschnitt erheblich hinausgehende Aufmerksamkeit, Geschicklichkeit und Umsicht und ein über den Maßstab der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hinausreichendes geistesgegenwärtiges und sachgemäßes Handeln im Augenblick der Gefahr. Der Fahrer muss sich wie ein „Idealfahrer“ verhalten haben. Hierzu gehört ein in der bestimmten Verkehrssituation alle möglichen und naheliegenden Gefahrenmomente sowie fremde Fahrfehler berücksichtigendes Fahrverhalten. Ein unabwendbares Ereignis ist daher zu verneinen, wenn ein besonders umsichtiger Fahrer die Gefahr noch abgewandt oder jedenfalls einen weniger schweren Unfall verursacht hätte. Ein „Idealfahrer“ hält nicht nur alle Verkehrsvorschriften ein. Er stellt seine Fahrweise auch von vornherein darauf ein, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (BeckOGK, StVG, Stand 01.01.2022, § 17, Rn. 13 ff.)

21
Wie der unfallanalytischen Sachverständige A. Dr. B. im Termin vom 20.10.2025 ausführte, verlaufe die H. im relevanten Unfallbereich vollkommen geradlinig, Sichthindernisse seien nicht vorhanden. Im Bereich der H. 95 sei die Fahrbahn 4,85 m breit, es schließe sich links und rechts jeweils eine Regenrinne von einer Breite von 0,45 m an. Beim klägerischen Fahrzeug handele es sich um ein Fabrikat des Herstellers …, Typ …, Erstzulassung im März 2012. Der Anstoß gegen das Fahrzeug erfolgte gegen die Türe hinten links, diese sei im vorderen Bereich geknickt, das Türblatt sei gestaucht. Am Ende der Türe fänden sich zudem direkt Kontaktspuren.

22
Beim Fahrzeug der Beklagten handele es sich um einen PKW des Herstellers …, Typ …, Erstzulassung im September 2020. Der Anstoß gegen den PKW erfolge gegen die vordere rechte Fahrzeugseite, hier sei der Kotflügel vorne rechts komplett eingedrückt und verschrammt, die Schäden zögen sich durch bis zum hinteren rechten Seitenteil. Wesentlich sei, dass der Schaden bzw. die Eindrückung an dem PKW direkt auf

Höhe des rechten vorderen Scheinwerfers beginne, und damit am Ende der Bombierung des PKW an dessen Front. Die Seite des Fahrzeugs sei nicht bombiert, sie verlaufe völlig geradlinig, was bedeute, dass die Kontaktspuren direkt da begännen, wo die Bombierung des Fahrzeugs ende. Hieraus folge, dass die Türe des … bereits geöffnet gewesen sei, als der VW Tigu- … dagegen gestoßen sei. Aus den Schäden an den Fahrzeugen ergebe sich ferner eine relative Kollisionsstellung die zu seinen Schlussfolgerungen passe.

23
Hinsichtlich der Geschwindigkeit der Beklagten zu 1) kommt der Sachverständige auf Basis der Angaben der Beklagten im Rahmen ihrer informatorischen Anhörung, sie sei eine Autolänge nach der Kollision zum Stehen gekommen, auf eine Kollisionsgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeuges in der Größenordnung von etwa 20 km/h.

24
Der Sachverständige führt weiter aus, hätte die Beklagte rechtzeitig, d.h. etwa 2 Sekunden vor der späteren Kollision auf die geöffnete Türe des klägerischen Fahrzeugs reagiert, so wäre ihr es ohne Weiteres möglich gewesen vor dem PKW des Klägers anzuhalten, sodass sich dann eine Anhaltestrecke (zur Verfügung stehender Anhalteweg) von 11 m ergeben hätte. Mithin wäre sie 1,50 m vor der geöffneten Türe zum Stehen gekommen.

25
Die Zeitspanne für das Angurten durch den Kläger schätze der Sachverständige aus eigener Erfahrung auf etwa 1 bis 2 Minuten. Es wäre der Beklagten demnach ohne Weiteres möglich gewesen entsprechend früh auf die geöffnete Türe, die auch problemlos zu erkennen gewesen wäre, zu reagieren.

26
Aufgrund der schlüssigen, nachvollziehbaren und in sich widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen, kommt das Gericht zu der Auffassung, dass die hintere linke Tür zum Zeitpunkt der Kollision geöffnet war.

27
Aufgrund der Angaben der Parteien im Rahmen ihrer informatorischen Anhörung und den schlüssigen und widerspruchsfreien Angaben des Sachverständigen zur Breite der Regenrinne von 45 cm und dem vom Sachverständigen festgestellten Abstand der Beklagten zu 2) zum Fahrbahnrand, gelangt das Gericht zu der Überzeugung, dass die Türe für die Beklagte jedenfalls zu einem Zeitpunkt erkennbar offen stand, welcher es der Beklagten erlaubt hätte, rechtzeitig anzuhalten.

28
Der Kläger gab in seiner informatorischen Anhörung an, er sei gerade dabei gewesen, die Kinder zum Kindergarten zu bringen. Hierbei setzte er zunächst den Sohn und dann die Tochter in das Auto. Den Sohn habe er zunächst hinten rechts in das Auto gesetzt und dann habe er die Tochter hinten links in das Auto gesetzt. Er habe sich zum Anschnallen ganz tief in das Fahrzeug reinbeugen müssen und die Tür sei ganz offen gestanden. Er sei mit dem Anschnallen noch nicht ganz fertig gewesen, als der Unfall passiert sei.

29
Die Beklagte zu 1) hat in ihrer informatorischen Anhörung angegeben, dass es plötzlich einen lauten Knall getan habe, sie habe 1 Autolänge später angehalten. Dann habe sie gesehen, dass ein junger Mann vom Trottoir herum ums Auto gegangen ist. Im Auto habe ich dann zwei Kinder angeschnallt gesehen.

30
Die Angaben des Klägers lassen sich mit den vom Sachverständigen festgestellten Abständen in Einklang bringen. Auch hat selbst die Beklagte zu 2) angegeben, dass sie zwei angeschnallte Kinder im Auto gesehen habe.

31
2. Auch für den Kläger war der Unfall nicht unabwendbar.

32
Der Unfall ereignete sich bei Betrieb des klägerischen PKW.

33

Es genügt, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist (vgl. BGH NJW 2011, 292, 295).

34
Der Kläger hat jedenfalls nicht bewiesen, dass er sich wie ein „Idealfahrer“ verhalten hat. Hierzu gehört ein in der bestimmten Verkehrssituation alle möglichen und naheliegenden Gefahrenmomente sowie fremde Fahrfehler berücksichtigendes Fahrverhalten. Ein unabwendbares Ereignis ist daher zu verneinen, wenn ein besonders umsichtiger Fahrer die Gefahr noch abgewandt oder jedenfalls einen weniger schweren Unfall verursacht hätte. Ein „Idealfahrer“ hält nicht nur alle Verkehrsvorschriften ein. Er stellt seine Fahrweise auch von vornherein darauf ein, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden (BeckOGK, StVG, Stand 01.01.2022, § 17, Rn. 13 ff.)

35
Diesen Anforderungen hat der Kläger – soweit dargelegt und bewiesen – nicht genügt.

36
Die hintere linke Türe hat zum Zeitpunkt der Kollision in die Fahrbahn geragt.

37
Zum anderen kann aufgrund der nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen davon ausgegangen werden, dass die Körperbewegungen beim Anschnallen nicht so „im Griff“ gehalten werden können, dass nicht ein unbeabsichtigtes Öffnen der Türe erfolgen kann. Damit steht zur Überzeugung des Gerichtes gerade nicht fest, dass die hintere linke Türe durch den Kläger jedenfalls nicht weiter geöffnet wurde.

38
3. Die nach § 17 Abs. 2, 1 StVG vorzunehmende Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge führt vorliegend dazu, dass die Beklagten voll haften.

39
Nach § 17 Abs. 2, 1 StVG hängt die Verpflichtung zum Ersatz im Verhältnis zueinander von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

40
In einem ersten Schritt ist das Gesicht des Verursachungsbeitrages des einen und des anderen unfallbeteiligten Fahrzeuges zu ermitteln. Anschließend müssen diese unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles gegeneinander abgewogen werden. Die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes hängt von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist (BeckOGK, StVG, Stand 01.01.2022, § 17, Rn. 28).

41
Der Verursachungsbeitrag wird gebildet durch die Summe der Gefahren, die in der konkreten Unfallsituation von dem Kfz ausgegangen sind und sich bei dem Unfall ausgewirkt haben, und zwar zum Nachteil des Unfallgegners; der Eigenschaden bleibt außer Betracht. Es sind nur unstreitige, zugestandene oder erwiesene Tatsachen haftungsbegründend zu berücksichtigen (Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Auflage 2024, § 17, Rn. 14).

42
a) Die Beklagte zu 1) hat die wesentliche Unfallursache dadurch gesetzt, indem sie den seitlichen Abstand zu dem parkenden Pkw falsch eingeschätzt und entgegen § 1 II StVO keinen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten hat. Nach den nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Feststellungen des Sachverständigen Prof. Dr. B. wäre es nicht zur Kollision gekommen, wenn diese wenigstens einen Abstand von 30 cm zum rechten Fahrbahnrand eingehalten und sich damit nicht an der äußersten rechten Seite bewegt hätte.

43
Dies wäre der Klägerin auch ohne Weiteres möglich gewesen. Nach den nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Feststellungen des Sachverständigen hätte bei einem Einhalten eines Abstandes von 30

cm zum rechten Fahrbahnrand auch der in der Akte genannte LKW noch vorbeifahren können. Auch war die Fahrbahn vollkommen geradlinig und ohne Sichthindernisse, sodass die Beklagte zu 1) die geöffnete Tür des klägerischen Fahrzeuges auch hätte erkennen müssen.

44
Zwar hatte der Kläger gem. § 14 Abs. 1 StVO gesteigerte Sorgfaltspflichten zu erfüllen und sich so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen war, als er seine Tochter in den Kindersitz setzte. Der Kläger musste vor diesem Hintergrund jedoch nicht ganz davon absehen, die hintere linke Tür zu öffnen und stattdessen beide Kinder von der Beifahrerseite aus in ihre Kindersitze setzen (OLG Bremen, NZV 2008, 575, 576). § 14 Abs. 1 StVO verbietet das Öffnen der linken Tür nicht grundsätzlich (so auch BGH, VersR 1987, 53 = BeckRS 1986, 30400798). Das an Ein- und Aussteigende gerichtete Gebot des § 14 Abs. 1 StVO bedeutet vielmehr, dass Fahrzeugtüren nur dann geöffnet werden sollen, wenn der Ein- bzw. Aussteigende sicher sein darf, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet. Aufgrund der Feststellungen des Sachverständigen und der Angaben der Parteien in ihrer informatorischen Anhörung (siehe Ziff. 1) steht zur Überzeugung des Gerichts auch fest, dass die Tür bereits offenstand als es zu dem Unfall kam.

45
Jedoch war im Zeitpunkt des Öffnens war keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erkennbar.

46
Der Kläger hat nicht gegen § 14 StVO verstoßen.

47
b) Bei der Abwägung gemäß § 17 StVO, wie der Ursachenbeitrag der beiden Fahrzeughalter bei der Entstehung des Schadens und ihr daraus abzuleitender Haftungsanteil zu bemessen ist, muss die von dem Pkw des Klägers c) ausgehende Betriebsgefahr in Anschlag gebracht werden. Auch er hatte gemäß § 7 StVG für die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr einzustehen. Der Schaden ist bei Betrieb seines Fahrzeugs i.S.v. § 7 StVG verursacht worden. Dass das Fahrzeug auf längs zur Straße verlaufenden Parkbucht abgestellt war, beendet nicht dessen Betrieb. Für das Verständnis dieses Begriffs ist die normative Beurteilung maßgeblich. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob sich das Fahrzeug in Bewegung befindet oder sein Motor eingeschaltet ist. Auch ein abgestelltes Fahrzeug ist in Betrieb gemäß § 7 StVG, wenn es sich auf einer öffentlichen Verkehrsfläche befindet oder auf eine solche einwirkt (vgl. OLG Nürnberg BeckRS 2000, 12705, Rn. 8). Vorliegend war das Fahrzeug auf der Parkbucht als öffentlicher Verkehrsfläche abgestellt und hat auch auf die Fahrbahn durch die geöffnete Tür eingewirkt.

48
c) In der Abwägung der Verursachungsbeiträge, hier der Beiträge der Beklagten zu 1) sowie der Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeuges, überwiegen die Verursachungsbeiträge der Beklagten zu 1) bei weitem. Diese hat angesichts des geringen Seitenabstandes, indem sich die Beklagte zu 1) an der äußersten rechten Fahrbahnseite bewegte, den maßgeblichen Ursachenbeitrag gesetzt.

49
Da die Beklagte zu 1) einen derart geringen Seitenabstand eingehalten hat und ein 15 cm größerer Seitenabstand, mithin 30 cm zum Fahrbahnrand, den Unfall verhindert hätte, hätte die Beklagte zu 1) vorhersehen und auch berücksichtigen müssen dass sich die Tür des klägerischen Fahrzeuges möglicherweise weiter öffnet. Von jedem Fahrer in dieser Lage war zu fordern, dass er entweder ausreichenden Abstand einhält oder, sofern dies wegen der verengten Fahrbahn nicht möglich und hier auch nicht gegeben ist, sein Fahrzeug anhält und durch Verständigung mit der in der geöffneten Türe stehenden Person sicherstellte, dass er ohne Berührung den abgestellten PKW passieren kann (OLG Nürnberg BeckRS 2000, 12705, Rn. 7). Beides hat die Klägerin jedenfalls nicht getan.

50
Der Verstoß der Klägerin wiegt so schwer, dass die Betriebsgefahr des in der Parkbucht geparkten Fahrzeuges klägerischen Fahrzeuges gänzlich zurücktritt.

51
4. Die Beklagten haben dem Kläger Ersatz zu leisten gemäß § 249 BGB derart, dass der vor dem Unfall bestehende Zustand nach Möglichkeit wieder hergestellt und der sonst unfallbedingte Schaden

ausgeglichen wird. Der Anspruch auf Wiederherstellung besteht nur in den Grenzen der Wirtschaftlichkeit (§ 251 Abs. 2 BGB).

52
a) Bei dem klägerischen Fahrzeug ist ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten.

53
Der Wiederbeschaffungswert beträgt unstreitig 6.000 €.

54
Da es sich bei dem Klägerfahrzeug um ein privat genutztes Fahrzeug handelt. Durch die Beklagten wurde eine nicht private Nutzung jedenfalls nicht hinreichend konkret vorgetragen. Anhaltspunkte hierfür sind nicht ersichtlich.

55
Ist der Geschädigte hinsichtlich des beschädigten Fahrzeugs nicht umsatzsteuerpflichtig, so erübrigt sich die Unterscheidung zwischen Brutto- und Nettorestwert, denn anrechenbar ist dann allein der Betrag, den er tatsächlich als Kaufpreis erlösen kann (MüKo StVR, § 249, Rn. 215).

56
Nach den schlüssigen, nachvollziehbaren und in sich widerspruchsfreien Feststellungen des Sachverständigen, ist der angesetzte und erzielte Restwert in Höhe von 1200 € nicht zu beanstanden.

57
b) Für den Nutzungsausfall ist ein Betrag von 43 € pro Tag zugrunde zu legen. Nach den Feststellungen des Sachverständigen wäre der PKW wäre grundsätzlich in die Nutzungsausfallgruppe G einzustufen. Aufgrund seines Alters ist dieser allerdings auf die Gruppe E zurückzustufen.

58
Mithin ergibt sich für 16 Tage eine Nutzungsausfallentschädigung in Höhe von 688 €.

59
c) Die weiteren Schadenspositionen in Form von Ummeldekosten in Höhe von 57,30 € und für ein Kennzeichen in Höhe von 30 € waren erforderlich. Den Anspruch auf die Unkostenpauschale schätzt das Gericht im Rahmen des § 287 ZPO auf die geltend gemachte Höhe von 30,00 € (vgl. auch MünchKomm/BGB-Oetker, 8. Aufl., 2019, § 249 Rn. 450 m.w.N.).

60
d) Hinsichtlich der Gutachterkosten wurde durch die Beklagten lediglich der Betrag angegriffen, welcher 578,50 € netto übersteigt.

61
aa) Für den Geschädigten nicht erkennbar überhöhte Gutachterkosten gehen, sofern unfallbedingt, grundsätzlich nicht zulasten des Geschädigten. Im Ausgangspunkt hat der Kläger einen Anspruch auf Befriedigung seines Finanzierungsbedarfs in Form des zur Wiederherstellung objektiv erforderlichen Geldbetrags gerichtet. Der Kläger ist nach schadensrechtlichen Grundsätzen in der Wahl der Mittel zur Schadensbehebung frei. Er darf zur Schadensbeseitigung grundsätzlich den Weg einschlagen, der aus seiner Sicht seinen Interessen am besten zu entsprechen scheint. Denn Ziel der Schadensrestitution ist es, den Zustand wiederherzustellen, der wirtschaftlich gesehen der hypothetischen Lage ohne das Schadensereignis entspricht. Der Geschädigte ist deshalb grundsätzlich berechtigt, einen qualifizierten Gutachter seiner Wahl mit der Erstellung des Schadensgutachtens zu beauftragen (BGH NJW 2024, 2035).

62
Das Sachverständigenrisiko trägt demnach grundsätzlich der Schädiger. Das gilt etwa bei einem nach Schadenshöhe berechnenden Sachverständigen, der den Schaden unzutreffend zu hoch einschätzt, oder für Rechnungspositionen, die sich auf tatsächlich nicht durchgeführte Maßnahmen im Zusammenhang mit der Begutachtung beziehen (Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 48. Auflage 2025, § 12 StVG, Rn. 155).

63

Der Kläger kann jedoch vom Schädiger nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB als erforderlichen Herstellungsaufwand nur die Kosten erstattet verlangen, die vom Standpunkt eines verständigen, wirtschaftlich denkenden Menschen in der Lage des Geschädigten zur Behebung des Schadens zweckmäßig und notwendig erscheinen. Er ist nach dem Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadensbeseitigung aufzuwendenden Kosten beeinflussen kann. Allerdings ist bei der Beurteilung, welcher Herstellungsaufwand erforderlich ist, auch Rücksicht auf die spezielle Situation des Geschädigten, insbesondere auf seine Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen (sog. subjektbezogene Schadensbetrachtung). Auch ist der Geschädigte grundsätzlich nicht zu einer Erforschung des ihm zugänglichen Markts verpflichtet, um einen möglichst preisgünstigen Sachverständigen ausfindig zu machen (BGH NJW 2024, 2035f.)

64
An den vom Geschädigten zu führenden Nachweis einer wirtschaftlichen Vorgehensweise hinsichtlich der Beauftragung und der Überwachung des Sachverständigen dürfen dabei nicht zu geringe Anforderungen gestellt werden. Die Plausibilitätskontrolle erstreckt sich auch auf das Grundhonorar (BGH NJW 2020, 1148, 1149, Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 48. Auflage 2025, § 12 StVG, Rn. 1556).

65
Es ist hinsichtlich der Beurteilung eines wirtschaftlichen Vorgehens des Klägers auf den Zeitpunkt der Beauftragung abzustellen. Verlangt der Sachverständige bei Vertragsschluss Preise, die – für den Geschädigten erkennbar – deutlich überhöht sind, kann sich die Beauftragung dieses Sachverständigen als nicht erforderlich iSd § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erweisen. Es trifft den Kläger dann ein Auswahlverschulden (BGH NJW 2024, 2035, 2036).

66
Denn den Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten des Geschädigten sind in dem werkvertraglichen Verhältnis mit einem Kfz-Sachverständigen Grenzen gesetzt, sobald er den Gutachtensauftrag erteilt und das Fahrzeug in die Hände des Gutachters gegeben hat (vgl. BGH NJW 2024, 2035, 2036).

67
Der Geschädigte hat konkrete Anhaltspunkte für die Bestimmung des Aufwands unter Berücksichtigung der speziellen Situation des Geschädigten vorzutragen (BGJ NJW 2018, 693, 695). Die Darlegungs- und Beweislast für die Erforderlichkeit der Sachverständigenkosten liegt damit bei dem Kläger.

68
Vorliegend ist vorgetragen, dass der Kläger der deutschen Sprachen nicht uneingeschränkt mächtig ist. Er sei auf das Sachverständigengutachten des Sachverständigen R. angewiesen gewesen, weshalb die in Rechnung gestellten Kosten entstanden seien. Die Rechnung sei nicht laienhaft erkennbar überhöht.

69
Damit hat der Kläger bereits nicht ansatzweise dargelegt, dass er bei der Beauftragung eine wirtschaftliche Vorgehensweise angewandt habe. Zwar kommt bei einem Kfz-Sachverständigen, der sein Grundhonorar nicht nach Stunden, sondern nach Schadenshöhe berechnet, ein für den Geschädigten nicht erkennbar überhöhter Ansatz beispielsweise auch dann in Betracht, wenn der Gutachter den Schaden unzutreffend zu hoch einschätzt (BGH NJW 2024, 2035, 2036). Vorliegend liegt die Situation jedoch anders: Es ist der Abrechnungsmodus bestritten. Dies ist keine Frage des dem Einfluss des Klägers entzogenen Begutachtungsvorganges, sondern der Beauftragung.

70
Die Höhe der Sachverständigenvergütung ist damit zu prüfen.

71
bb) Der Kläger kann dann nur Ersatz der für die Erstattung des Gutachtens tatsächlich erforderlichen Kosten verlangen, deren Höhe nach § 287 ZPO zu bemessen ist.

72
Der Sachverständige stellte fest, dass der Sachverständige R. R. weder öffentlich bestellt und beeidigt, noch DAkkS akkreditiert zertifiziert ist. Er ist auch nicht Mitglied im Bundesverband der freiberuflichen

Kraftfahrzeugsachverständigen BVS SKAR. Die Ausführungen des Sachverständigen waren schlüssig, nachvollziehbar und in sich widerspruchsfrei.

73
Damit ist es unangemessen insbesondere hinsichtlich der Bemessung des Grundhonorars auf die von diesen Sachverständigen üblicherweise erhobenen Honorare abzustellen. Wenn zum einen das für diese Gruppe kennzeichnende und von bestimmten Zertifizierungen abhängige Merkmal der Mitgliedschaft fehlt und zum anderen die auch keine anderen Kriterien vorgetragen sind, deren Anwendung zu Preisen im Größenordnungsbereich der Honorarbefragung führt oder auf diese Bezug nehmen, ist richtet sich die Berechnung der Sachverständigenkosten nach dem Zeitaufwand (LG Leipzig, BeckRS 2025, 5689).

74
Die Beklagte hat vorgetragen, das für die Sachverständigenleistung ein Betrag von 494,89 € als erforderlich anzusehen sei, was 3,48 Stunden zum Stundensatz von 142,07 € entspreche.

75
Für die Büroleistungen seien 43,41 €, für Porto und Telefon seien 10,00 € anzusetzen. Schreibkosten pro Seite seien lediglich in Höhe von maximal 0,90 € für bis zu 10 Seiten zu übernehmen. Fotokosten seien mit 20,00 € zu erstatten. Insgesamt seien lediglich Gutachterkosten in Höhe von 578,50 € netto zu berechnen.

76
Damit wurde ein Betrag in Höhe von 578,50 € netto durch die Beklagten unstreitig gestellt. Die Beklagten haben auch gerade nicht vorgetragen, dass es sich hierbei um einen Höchstbetrag handeln solle.

77
Ein Anspruch auf einen darüber hinausgehenden Betrag besteht nicht. Der Sachverständige Prof. Dr. B. hat schlüssig, nachvollziehbar und in sich widerspruchsfrei dargestellt, dass für die Gutachtenserstellung ein Zeitaufwand in Höhe von 3,1 Stunden erforderlich sei.

78
Hinsichtlich des zugrunde zu legenden üblichen Stundensatzes kann mangels entsprechender Qualifikation des Sachverständigen R. nicht auf § 9 Abs. 4 JVEG abgestellt werden.

79
Der Sachverständige Prof. Dr. B. hat diesbezüglich schlüssig, nachvollziehbar und in sich widerspruchsfrei festgestellt, dass der Sachverständige R. kein Ingenieur sei und auch keine ingenieurnahe Ausbildung nachweisen könne (öffentliche Bestellung und Beeidigung bzw. DAkkS akkreditierte Zertifizierung).

80
Das Gericht ist daher der Auffassung, dass lediglich ein Stundensatz welcher der Qualifikation des Sachverständigen R. als Kraftfahrzeugmeister entspricht, zugrunde gelegt werden kann. Mit den nachvollziehbaren Feststellungen des Sachverständigen Prof. Dr. B., wonach Verrechnungssätze für Meister (rund 70,00 €) zuzüglich eines Zuschlages von 20,00 € mit insgesamt 90,00 € üblich seien, geht das Gericht gem. § 287 ZPO von einer üblichen Vergütung von 90 € netto pro Stunde aus.

81
Damit ergibt sich selbst unter Zugrundelegung der klägerseits vorgetragenen Nebengebühren jedenfalls kein Betrag, welcher den unstreitigen Betrag in Höhe von 578,50 € netto übersteigt.

82
Mithin besteht ein Freistellungsanspruch hinsichtlich der Sachverständigenkosten Zugum- Zug gegen Abtretung etwaiger Schadenersatzansprüche des Klägers gegen das Sachverständigenbüro für KFZSchäden & Bewertungen T. R. nur in Höhe von 688,42 € brutto.

83
e) Da Ansprüche in einer Gesamthöhe von lediglich 7493,72 € bestehen, sind außergerichtliche Rechtsanwaltsgebühren lediglich in Höhe von 800,39 € gem. § 249 BGB ersatzfähig.

84
f) Die Zinsansprüche fogen aus § 286, § 288 BGB seit dem 01.01.2025. Weshalb ein Zinsanspruch hinsichtlich der Sachverständigenkosten bereits seit dem 02.07.2024 und damit vor dem Unfall bestehen

soll, ist klägerseits nicht schlüssig dargelegt. Insoweit besteht ein Zinsanspruch aufgrund der Mahnung vom 22.11.2024 mit Frist bis zum 06.12.2024 erst ab dem 07.12.2024.

85
II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO. Der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO sowie § 708, 711 ZPO.