

Verkehrsjurist

In Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsrecht (SVR)



INHALT

Aktuelle Themen

StVGÄndG	1
Neues Kaufrecht	3

Pressemeldungen

BGH: Werkstattisiko in der Kaskoversicherung	4
BGH: Wettbewerbsrechtliche Rückkehrpflicht für Uber	5
BGH: Beweislastumkehr beim Verbrauchsgüterkauf	6
BGH: Kein Anspruch auf vorzeitiges „Verbrenner-Aus“	7

Rechtsprechung

BGH: Anmietung eines klassengleichen Mietwagens	9
BGH: Werkstattverweis bei fiktiver Abrechnung auch dann unzumutbar, wenn das Fahrzeug in freier Werkstatt repariert wird	14

Verkehrsrecht in Kürze

OLG Düsseldorf: Erstattungs Voraussetzung der merkantilen Wertminderung an Leasingnehmer	18
BGH: Erforderlicher Vortrag zur illegalen Abschalteinrichtung	18
AG Berlin-Tiergarten: Grundsätzliche Erstattungsfähigkeit der Mittelgebühr in Bußgeldverfahren	18
BayObLG: Alkoholisierung des Unfallopfers vs. Verkehrsstraftat von besonderem Gewicht	18
VGH München: Mangelnde Fahreignung bei Diabetes mellitus	18
LG Stuttgart: Mitverschulden des Vorfahrtsberechtigten bei Unfall mit Linksabbieger	19
VGH Baden-Württemberg: Unterfahrschutz bei geländegängigen Fahrzeugen	19

AKTUELLE THEMEN

Wichtige Gesetzesänderungen

1. 5. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (5. StVGÄndG)

Das fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (5. StVGÄndG) tritt ab dem 1. Juli 2026 in Kraft. Neben den obligatorischen redaktionellen Änderungen durch die Umbenennung des Ministeriums aufgrund des Regierungswechsels gibt es auch tatsächlich relevante Änderungen. Die wesentlichen Änderungen möchten wir in diesem Artikel vorstellen.

a. Verbot des Punktehandels – § 4c StVG i.V.m. § 23 StVG n.F.

Eine der praktisch bedeutsamsten Neuerungen betrifft das Verbot des sogenannten Punktehandels. Bisher war es nicht verboten, dass sich Personen als Betroffene einer Ordnungswidrigkeit bei der Behörde meldeten, um so den Verdacht vom eigentlichen Betroffenen abzuwenden und auf sich zu ziehen. In der Regel wurde diese Person dann auch entsprechend der vorgeworfenen Ordnungswidrigkeit sanktioniert. Dabei spielte es keine Rolle, ob dies im Verwandten- bzw. Bekanntenkreis aus falsch verstandener Verbundenheit

erfolgte oder aber durch organisierte Vermittler eine solche Person gegen entsprechende Bezahlung kontaktiert wurde. Der Gesetzgeber hat diese Frage mit dem 5. StVGÄndG durch eine ausdrückliche gesetzliche Klarstellung entschieden: Ein Handel mit Punkten – also die bewusste Zuordnung einer Ordnungswidrigkeit zu einer Person, die tatsächlich nicht der Täter war – ist künftig ausdrücklich untersagt.

Die Neuregelung statuiert ein formelles Verbot und flankiert dieses mit Sanktionsmöglichkeiten. Dahinter steht der rechtsstaatliche Grundsatz, dass die Eintragungen im Fahreignungsregister die individuelle Fahreignung abbilden müssen. Eine Manipulation dieser Abbildung würde den Zweck des Punktsystems konterkarieren. Die Vorschrift bezweckt damit den Schutz der Integrität des FAER und die Vertrauenswürdigkeit des gesamten Entzugssystems.

Verfassungsrechtlich ist das Verbot unbedenklich. Der Gesetzgeber hat ein legitimes Interesse an der Funktionsfähigkeit des Fahreignungsregisters. Eingriffe in allgemeine Handlungsfreiheiten (Art. 2 Abs. 1 GG) derjenigen, die



Britta Kromand - stockadobe.com

freiwillig oder gegen Bezahlung Punkte anderer übernehmen, werden durch den Zweck des Registers gerechtfertigt. Es entlastet die Behörden jedoch nicht von weiteren Ermittlungen, um den tatsächlich Betroffenen zu überführen.

Die Verteidigungsstrategie der „Punkteübernahme“ scheidet als Instrument künftig aus. Es ist davon auszugehen, dass die Bußgeldbehörden ihre Ermittlungen intensivieren werden, um die Betroffenenidentifikation verlässlicher vornehmen zu können.

Nach dem neuen § 4c StVG n.F. ist es verboten, die Behörde über den Beteiligten eines in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung beschriebenen Verkehrsverstößes zu täuschen, ein solches Unternehmen anzubieten (Abs. 1) oder zu diesem Zweck den Kontakt eines Dritten vermittelt zu bekommen bzw. diese Vermittlung anzubieten (Abs. 2).

Nach § 23 StVG n.F. droht bei den vorgenannten Ordnungswidrigkeiten eine Geldbuße von bis zu 30.000 €.

Mit dem Tatbestand werden sowohl solche Fälle behandelt, in denen aus dem Umkreis des Beteiligten sich eine Person bereit erklärt, die Tat einzuräumen und so die Punkte auf sich nimmt, als auch solche Fälle, in denen ein solcher Kontakt vermittelt wird. Ebenso wie die Fälle, in denen dies gegen Bezahlung erfolgt. Auch zu solchen Fällen, in denen wiederholt gehandelt wird, wird kein anderer Bußgeldrahmen aufgerufen. Die Schwere der Fälle ist damit aus dem vorgegebenen Bußgeldrahmen von bis zu 30.000 € zu bestimmen.

b. Anhebung der Verjährungsfristen

Mit der Anpassung des § 26 Abs. 3 StVG wird die Verjährungsfrist für Verkehrsordnungswidrigkeiten von bisher drei auf sechs Monate angehoben. Diese Regelung wirkt sich unmittelbar auf die Tat- und Verfolgungsverjährung im bußgeldrechtlichen Verfahren aus.

Mit der Gesetzesänderung will der Gesetzgeber in Anbetracht der hohen Zahl an verjährten verkehrsrechtlichen Bußgeldverfahren die Verjährung an die Realität der behördlichen Bearbeitungsdauer anpassen.

Der Gesetzgeber begründet die Anhebung mit dem gestiegenen Ermittlungsaufwand der Behörden und dem Wunsch, eine effektivere Ahndung von Verkehrsverstößen zu ermöglichen (vgl. BTDS 21/4769 S. 14). Die Verdopplung der Frist biete den Verfolgungsbehörden die notwendige Zeit, die Sachverhalte ordnungsgemäß aufzuklären und Anhörungen sowie Identifizierungen durchzuführen. Vor allem soll mit Anhebung der Verfolgungsverjährung der behördlichen Realität der Verfahrensdauer Rechnung getragen werden.

Ob diese Begründung in Zeiten der zunehmenden Digitalisierung und KI-Unterstützung tatsächlich nachvollziehbar ist, mag dahingestellt bleiben.

Für die Praxis bedeutet dies, dass Bußgeldverfahren künftig über einen deutlich längeren Zeitraum offengehalten werden

können. Anwälte und Behörden müssen ihre Fristenkontrollen anpassen. Eine Verjährungsunterbrechung nach § 33 Abs. 1 OWiG setzt weiterhin ein Ereignis voraus, das den Ablauf der Frist hemmt. Das kann zum Beispiel der Versand des Anhörungsschreibens sein. Nach einer Unterbrechungshandlung beginnt die Verjährungsfrist von Neuem. Dadurch sind erhebliche Verjährungsfristen möglich. Wenn eine Unterbrechungshandlung am Tag des Ablaufs der Verjährungsfrist veranlasst wird, ist eine Verjährung einer Verkehrsordnungswidrigkeit erst nach 12 Monaten denkbar.

Damit ist ein erhebliches Hinauszögern der Verjährungsfrist durch entsprechende Unterbrechungshandlungen möglich, während die kurze Einspruchsfrist von 14 Tagen bestehen bleibt.

c. Digitale Überwachung des ruhenden Verkehrs

Im Straßenverkehrsgesetz wurden erstmals neu Regelungen aufgenommen, die ausdrücklich die Zulässigkeit der digitalen Überwachung des ruhenden Verkehrs ermöglichen. Bislang war der Einsatz von Kennzeichenkameras, mobilen Scan-Fahrzeugen und automatisierten Parkraumüberwachungssystemen eine Grauzone – einzelne Geräte waren durch Verwaltungsvorschriften oder Ländererlasse genehmigungsfähig, eine umfassende gesetzliche Grundlage fehlte jedoch. Das 5. StVGÄndG schließt diese Lücke.

Die Neuregelung regelt die Zulässigkeit des Einsatzes technischer Geräte zur Feststellung von Parkverstößen und die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen. Die digitalen Systeme erfassen das Kennzeichen, vergleichen es mit einer Datenbank und dokumentieren den Verstoß. Die Verwarnung kann anschließend vollautomatisiert versandt werden. Der Betroffene erhält eine elektronische Benachrichtigung inklusive Beweisfoto. Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist hierfür eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen worden.

Verfassungsrechtlich sind die Neuregelungen an den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts zur informationellen Selbstbestimmung (BVerfGE 65, 1) sowie zur automatisierten Kennzeichenerfassung (BVerfGE 120, 378) zu messen. Der Einsatz der Technik setzt eine hinreichend bestimmte gesetzliche Grundlage, einen legitimen Zweck und die Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit voraus. Die Speicherdauer und der Umfang der Datenübermittlung sind eng auszugestalten.

Besondere praktische Bedeutung erlangt die Regelung für die kommunalen Parkraummanagement-Praxen. Die Möglichkeit, flächendeckend und kostenfrei überwachen zu können, wird voraussichtlich zu einer deutlichen Zunahme verwarneter Verstöße führen. Für die betroffenen Kraftfahrer erhöht sich dadurch das Risiko, auch bei vermeintlich harmlosen Parksituationen erfasst zu werden.

Nach der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist es nun den Ländern möglich, entsprechende Regelungen zur digitalen Parkraumüberwachung umzusetzen.

d. Der digitale Führerschein – elektronische Dokumente im Verkehrsrecht

Eine weitere wesentliche Änderung betrifft die Einführung des digitalen Führerscheins. Dieser soll das herkömmliche Kartenmodell ergänzen und mittelfristig in bestimmten Anwendungsbereichen auch ersetzen. Die elektronische Fahrerlaubnis wird auf einem amtlich geführten Register basieren und kann über eine App oder eine amtliche Online-Plattform abgerufen werden.

Das Gesetz gewährt dabei ein Wahlrecht: Kraftfahrer können den digitalen Führerschein freiwillig beantragen. Er entfaltet dann dieselbe Rechtswirkung wie der Kartenführerschein. Bei Polizeikontrollen, bei Fahrzeuganmietungen und im grenzüberschreitenden Verkehr besteht allerdings noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Anerkennung im europäischen Ausland. Eine Anerkennung über die EU-Grenzen hinaus ist bislang nicht sichergestellt.

Rechtlich wird der digitale Führerschein im Fahrerlaubnisrecht verankert und den Nachweispflichten des § 4 StVG sowie den Mitführungspflichten angepasst. Das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis bleibt strafbewehrt; die digitale Lösung erweitert nur die Nachweismöglichkeiten. Für die Praxis wird der Zeitraum bis zur flächendeckenden Akzeptanz der digitalen Form im europäischen Ausland kritisch bleiben.

Mit der Umsetzung des digitalisierten Führerscheins, nachdem die digitale Zulassung bereits eingeführt wurde, folgt die Bundesregierung europäischen Vorgaben zur Digitalisierung der Verwaltung.

2. Änderungen im Kaufrecht zum 01.08.2026

Auch im bürgerlichen Recht sind zum 01.08.2026 wesentliche Änderungen zu erwarten. Bereits im März 2026 kündigte Bundesministerin Dr. Stefanie Hubig die Umsetzung der EU-Richtlinie zum Recht auf Reparatur an: „Reparieren ist besser als Wegwerfen. Es schont die Umwelt und auch den Geldbeutel. Statt einer Wegwerf-Kultur brauchen wir eine neue Kultur des Reparierens. Mit dem neuen Recht auf Reparatur wollen wir es Verbraucherinnen und Verbrauchern einfacher machen, sich für eine Reparatur zu entscheiden. Egal ob Smartphone, Waschmaschine oder Kühlschrank: Hersteller sollen bei bestimmten Produktgruppen künftig verpflichtet sein, Reparaturen vorzunehmen und Ersatzteile zu angemessenen Preisen anzubieten. Verbraucherinnen und Verbraucher sollen außerdem einen konkreten Anreiz erhalten, sich für eine Reparatur zu entscheiden statt für die Lieferung eines neuen Produkts. Das stärkt Verbraucherinnen und Verbraucher – und führt zu mehr Nachhaltigkeit.“

Auch wenn diese Aussage von Dr. Stefanie Hubig deutlich macht, dass die Richtlinie auf andere Geräte als Kraftfahrzeuge abzielt, so haben die Änderungen dennoch Auswirkungen auf den (Gebraucht)-Fahrzeugkauf.

a. Recht auf Reparatur

Durch die Änderung wird in der Legaldefinition des Sach-

mangelbegriffs aus § 434 Abs. 3 Satz 2 BGB die „Reparierbarkeit“ hinzugefügt, sodass es ab dem 1. August 2026 heißt:

„Zu der üblichen Beschaffenheit nach Satz 1 Nummer 2 gehören Menge, Qualität und sonstige Merkmale der Sache, einschließlich ihrer Haltbarkeit, Reparierbarkeit, Funktionalität, Kompatibilität und Sicherheit.“

Damit wird die Reparierbarkeit zum Beschaffenheitsmerkmal, sodass bei mangelnder Reparierbarkeit ein Sachmangel vorliegt. Aber auch außerhalb der Gewährleistungsdauer bleibt das Recht auf Reparatur ein starkes Schwert des Verbraucherschutzes. Mit dem Recht auf Reparatur wird ein eigenständiger Anspruch des Verbrauchers gegen den Händler selbst nach Ablauf der Gewährleistung begründet. Aber auch dann, wenn kein Mangel bei Gefahrübergang nachweisbar ist oder sich nicht beweisen lässt, dass ein Mangel bei Gefahrübergang bereits vorlag, greift das Recht auf Reparatur.

b. Informationspflichten des Verkäufers

Die Änderungen des Kaufrechts sehen auch eine Informationspflicht des Verkäufers bei Sachmängeln vor. Werden Gewährleistungsrechte beim Verkäufer angemeldet, so hat er gemäß § 475 n.F. den Verbraucher über folgende Rechte zu informieren:

- _ Wahlrecht nach § 439 Abs. 1 BGB: Beseitigung des Mangels oder Lieferung einer mangelfreien Sache; also Nachbesserung durch Reparatur oder Neulieferung;
- _ dass sich bei einer Nacherfüllung durch Nachbesserung die ursprüngliche Verjährungsfrist von Ansprüchen wegen eines Mangels nach § 475e Absatz 5 BGB einmalig um zwölf Monate verlängert.

Das bedeutet, dass sich nach der Reparatur die gesetzliche Gewährleistung um weitere 12 Monate verlängert und damit dann bis zu 36 Monate dauern kann. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Beweislast innerhalb von 12 Monaten nach Übergabe des Kaufgegenstandes bleiben jedoch bestehen und wird auch bei der Wahl der Nachbesserung nicht verlängert.

Mit der Verlängerung der Gewährleistung bei Reparatur statt Neulieferung möchte der Gesetzgeber den Verbraucher dafür belohnen, dass er die nachhaltigere Variante innerhalb seiner Gewährleistungsrechte gewählt hat.

Statt der Lieferung einer neuen Sache kann der Verbraucher auf eigenen Wunsch auch die Lieferung einer „überholten Sache“ verlangen (§ 475 Abs. 6 BGB n.F.). Auch diese Ergänzung kommt dem Gedanken der Nachhaltigkeit zugute. Ob diese Vorschrift praktische Bedeutung haben wird, bleibt abzuwarten.

c. Garantieverprechen des Herstellers

Nach der Neufassung des § 479 Abs. 3 BGB hat der Verbraucher gegenüber dem Hersteller, der eine Haltbarkeitsgarantie abgegeben hat, während des Zeitraums der Garantie mindestens einen Anspruch auf Nacherfüllung gemäß § 439 Absatz 2, 3, 5 und 6 Satz 2 und § 475 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 6 BGB.

d. Reparaturverpflichtung des Herstellers

Nach dem § 479 BGB wird ein neuer Untertitel 4 im BGB „Reparaturverpflichtung des Herstellers“ eingefügt. In den §§ 479a bis 479g BGB werden die Rechte des Verbrauchers gegenüber den Herstellern dargelegt. Der bisherige Untertitel 4 wird verschoben und zu Untertitel 5.

Die §§ 479a bis 479g BGB-E führen ein neues Recht auf Reparatur für Verbraucher ein. Die Regelungen gelten für bestimmte Produktgruppen, die in einer europäischen Richtlinie aufgeführt sind. Voraussetzung ist, dass die Ware von einem Verbraucher gekauft wurde und keine Gewährleistungsrechte nach § 437 BGB mehr bestehen. Hersteller werden verpflichtet, auf Verlangen des Verbrauchers eine Reparatur durchzuführen. Die Reparatur muss innerhalb eines angemessenen Zeitraums erfolgen und die Ware wieder in einen funktionsfähigen Zustand versetzen. Der Anspruch besteht so lange, wie der Hersteller nach europäischem Recht die Reparierbarkeit und die Versorgung mit Ersatzteilen gewährleisten muss. Eine Reparatur darf nur verweigert werden, wenn sie tatsächlich oder rechtlich unmöglich ist. Der Hersteller kann die Reparatur nicht allein deshalb ablehnen, weil zuvor eine andere Werkstatt oder der Verbraucher selbst

Reparaturversuche unternommen hat. Die Reparatur kann entweder kostenlos oder gegen ein angemessenes Entgelt erbracht werden. Ist eine entgeltliche Reparatur erfolglos, stehen dem Verbraucher Ansprüche auf Nachbesserung, Minderung, Selbstvornahme oder Schadensersatz zu. Hersteller müssen zudem Ersatzteile und reparaturbezogene Werkzeuge zu angemessenen Preisen bereitstellen. Darüber hinaus sind sie verpflichtet, leicht zugängliche Informationen über ihre Reparaturleistungen sowie Richtpreise für typische Reparaturen zu veröffentlichen. Technische Maßnahmen, die Reparaturen erschweren oder unabhängige Reparaturbetriebe benachteiligen, sind grundsätzlich unzulässig. Haben Hersteller ihren Sitz außerhalb der Europäischen Union, treffen die entsprechenden Pflichten den Beauftragten, Importeur oder Vertreter innerhalb der EU. Die neuen Vorschriften ergänzen das bisherige Gewährleistungsrecht, ohne den Sachmangelbegriff des BGB zu ändern, und schaffen einen eigenständigen Reparaturanspruch auch für Defekte, die erst lange nach dem Kauf auftreten.

*Felix Müller-Baumgarten, Syndikusrechtsanwalt des ACE e.V./
Fachgebietsleiter Verkehrsrecht, zugleich Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verkehrsrecht*

BGH: WERKSTATTRISIKO IN DER KASKOVERSICHERUNG

Pressemitteilung Nr. 109/2026 vom 15.06.2026

Verhandlungstermin am 9. September 2026, 9:00 Uhr, in der Sache IV ZR 235/25 („Werkstattrisiko“ in der Kfz-Kaskoversicherung)

Der unter anderem für das Versicherungsvertragsrecht zuständige IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs wird am 9. September 2026 über die Erstattungsfähigkeit von seitens einer Kfz-Werkstatt überhöht abgerechneten Reparaturkosten in der Kfz-Kaskoversicherung verhandeln. Im gesetzlichen Haftpflichtrecht trägt nach ständiger Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs und der Instanzgerichte grundsätzlich der Unfallverursacher (bzw. dessen Haftpflichtversicherer) dieses sogenannte Werkstattrisiko (grundlegend: BGH, Urteil vom 29. Oktober 1974 – VI ZR 42/73, BGHZ 63, 182). Die Übertragbarkeit dieser Grundsätze auf das Kaskoversicherungsrecht ist umstritten.

Sachverhalt und bisheriger Prozessverlauf:

Das Fahrzeug der Klägerin ist bei der Beklagten vollkaskoversichert. Nach einem Unfall wurde es in einer Werkstatt repariert. Die Beklagte beglich den Rechnungsbetrag, zog aber 389,01 € mit der Begründung ab, einzelne Arbeitsschritte seien nicht erforderlich gewesen. Sie beruft sich auf die dem Versicherungs-

vertrag zugrunde liegende Klausel in Ziff. A.2.6.2 AKB, die auszugsweise wie folgt lautet:

„Wird das Fahrzeug beschädigt, zahlen wir die für die Reparatur erforderlichen Kosten bis zu folgenden Obergrenzen:

Wird das Fahrzeug vollständig und fachgerecht repariert, zahlen wir die hierfür erforderlichen Kosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts, wenn Sie uns dies durch eine Rechnung nachweisen.“

Laut einem vom Amtsgericht eingeholten Sachverständigen-gutachten sind mehrere Positionen der Werkstattrechnung unberechtigt überhöht.

Das Amtsgericht hat die auf Zahlung des Restbetrags der Werkstattrechnung in Höhe von 389,01 € gerichtete Klage abgewiesen. Das Landgericht hat die hiergegen gerichtete Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Vorinstanzen:

Amtsgericht Heilbronn – Urteil vom 8. August 2024 – 6 C 2222/23
Landgericht Heilbronn – Urteil vom 30. September 2025 – I 4 S 10/24

BGH: WETTBEWERBSRECHTLICHE RÜCKKEHRPFLICHT FÜR UBER

Pressemitteilung Nr. 100/2026 vom 03.06.2026

Rückkehrpflicht für über Uber X gebuchte Mietwagen ist bei rein nationalem Sachverhalt nicht am Unionsrecht zu messen

Urteil vom 3. Juni 2026 – I ZR 123/25

Der unter anderem für das Wettbewerbsrecht zuständige I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat entschieden, dass die sich aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für Mietwagen ergebende Verpflichtung zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz nach Ausführung des Beförderungsauftrags bei fehlendem grenzüberschreitendem Bezug nicht in den Anwendungsbereich des Unionsrechts fällt. Durchgreifende Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Rückkehrpflicht hat der Senat ebenfalls nicht.

Sachverhalt:

Die Klägerin ist eine Taxigenossenschaft aus Köln. Die Beklagte führt über Uber X gebuchte Mietwagenfahrten aus und bedient sich dabei auch Subunternehmern. Am 19. Januar 2023 parkte ein auf eine Subunternehmerin der Beklagten zugelassenes Fahrzeug in der Zeit von 10:10 Uhr bis 10:22 Uhr auf dem Breslauer Platz in Köln. Der Fahrer des Wagens hatte dort einen Fahrgast abgesetzt. Um 10:13 Uhr wurde über Uber eine Testbestellung ausgebracht, die sofort angenommen und unmittelbar danach wieder storniert wurde. Anschließend verweilte der Fahrer des Mietwagens jedenfalls bis 10:22 Uhr weiter an Ort und Stelle, bevor er sich in der Uber-App abmeldete. Die Klägerin sieht darin einen wettbewerbswidrigen Verstoß gegen die aus § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG folgende Rückkehrpflicht. Sie nimmt die Beklagte auf Unterlassung in Anspruch.

Bisheriger Prozessverlauf:

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

Mit ihrer vom Bundesgerichtshof zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter.

Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Das Berufungsgericht hat den erstinstanzlich zugesprochenen Unterlassungsanspruch wegen eines Verstoßes gegen die Rückkehrpflicht aus § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG zu Recht bestätigt. Die Klägerin ist als Mitbewerberin der Beklagten gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 1 UWG zur Geltendmachung des Unterlassungsanspruchs befugt. Das Berufungsgericht hat auch rechtsfehlerfrei angenommen, dass die Subunternehmerin der Beklagten gegen die Rückkehrpflicht des § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG verstoßen hat und die Beklagte hierfür nach § 8 Abs. 2 UWG haftet.

Die von der Revision angeregte Vorlage an das Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 Abs. 1 Satz 1 GG ist nicht veranlasst. Das Bundesverfassungsgericht hat im Jahr 1989 einen verfassungswidrigen Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit aus Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG durch die im Personenbeförderungsgesetz geregelte Rückkehrpflicht für Mietwagen verneint (BVerfGE 81, 70). Die für eine Vorlage erforderliche Überzeugung, die Rückkehrpflicht stelle einen heute verfassungsrechtlich nicht mehr gerechtfertigten Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit dar, konnte der Senat auch unter Berücksichtigung der im Jahr 1994 in das Grundgesetz aufgenommenen Staatszielbestimmung des Art. 20a GG zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere nicht gewinnen. Der Gesetzgeber hat vielmehr mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 16. April 2021 den ihm eingeräumten Gestaltungsspielraum unter grundsätzlicher Beibehaltung der Rückkehrpflicht bei Berücksichtigung klimaschützender Belange nach Auffassung des Senats nicht überschritten.

Die Begründung, mit der das Berufungsgericht angenommen hat, die aus § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG folgende Rückkehrpflicht verstoße nicht gegen die Niederlassungsfreiheit aus Art. 49 AEUV, hält mit Blick auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Rechtssache „Prestige and Limousine“ (Urteil vom 8. Juni 2023 – C-50/21) der rechtlichen Nachprüfung zwar nicht stand. Im Streitfall ist allerdings bereits der sachliche Anwendungsbereich des Art. 49 AEUV nicht eröffnet, weil der Sachverhalt keinen grenzüberschreitenden Bezug aufweist. Es bedarf deshalb keiner Überprüfung des § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG anhand der vom Gerichtshof der Europäischen Union aufgestellten Maßstäbe für die Niederlassungsfreiheit.

Vorinstanzen:

Landgericht Köln – Urteil vom 10. Oktober 2024 – 81 O 13/24

Oberlandesgericht Köln – Urteil vom 9. Mai 2025 – 6 U 106/24

BGH: BEWEISLASTUMKEHR BEIM VERBRAUCHS- GÜTERKAUF

Pressemitteilung Nr. 077/2026 vom 07.05.2026

Urteile vom 6. Mai 2026 – VIII ZR 73/24 und VIII ZR 257/23

Der unter anderem für das Kaufrecht zuständige VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat heute in zwei Verfahren erneut zu den Voraussetzungen und der Reichweite der in § 477 BGB (in der bis zum 31. Dezember 2021 geltenden Fassung; im Folgenden aF; nunmehr § 477 Abs. 1 Satz 1 BGB) vorgesehenen Beweislastumkehr beim Verbrauchsgüterkauf entschieden. In beiden Verfahren lag den Entscheidungen der Vorinstanzen ein von den Grundsätzen der Rechtsprechung des Senats abweichendes Fehlverständnis des Inhalts und der Reichweite der vorbezeichneten Regelung zugrunde.

Sachverhalt:

Im Verfahren VIII ZR 73/24 erwarb ein Versicherungsnehmer des klagenden Versicherungsunternehmens im August 2020 von dem Beklagten, einem Fahrzeughändler, ein – erstmals im Jahr 2019 zugelassenes – gebrauchtes Kraftfahrzeug und schloss für dieses eine Vollkaskoversicherung bei der Klägerin ab. Wenige Wochen nach der Übergabe an den Versicherungsnehmer wurde das auf einem öffentlichen Parkplatz in St. Peter-Ording abgestellte Fahrzeug durch einen Brand vollständig zerstört. Die Klägerin regulierte daraufhin den Brandschaden gegenüber ihrem Versicherungsnehmer. Sie macht mit der Klage einen ihrer Ansicht nach bestehenden – und infolge der Regulierung gemäß § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG auf sie übergegangenen – gewährleistungsrechtlichen Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten geltend.

Im Verfahren VIII ZR 257/23 erwarb der Kläger im August 2019 von der Beklagten, einer Zweiradhändlerin, einen gebrauchten Motorroller. Nach seiner Behauptung verfiel der Motorroller am Tag nach dessen Übergabe bei einer Fahrt auf der Autobahn aufgrund einer Unwucht am Vorderrad in Pendelbewegungen. Dadurch habe der Kläger die Kontrolle über den Motorroller verloren, sei gestürzt und habe sich hierbei verletzt. Der Kläger erklärte anschließend den Rücktritt vom Kaufvertrag. Er begehrt mit der Klage die Rückabwicklung des Vertrags, die Zahlung von Schmerzensgeld sowie von Aufwendungsersatz und materiellem Schadensersatz.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Klagen sind in den Vorinstanzen erfolglos geblieben. Die Berufungsgerichte haben in beiden Verfahren den für die geltend gemachten Ansprüche erforderlichen Nachweis des Vorliegens eines Sachmangels im Zeitpunkt der Übergabe der Kaufsache an den jeweiligen Käufer als nicht geführt angesehen. Dabei haben sie in beiden Verfahren in diesem Zusammenhang die Voraussetzungen der in § 477 BGB aF vorgesehenen Beweislastumkehr verneint.

Im Verfahren VIII ZR 73/24 ist das Berufungsgericht der Auffassung gewesen, die Klägerin könne sich nicht auf die Vermutungswirkung des § 477 BGB aF berufen, weil nach den Ausführungen des gerichtlich beauftragten Sachverständigen als Ursache für den Brand des Kraftfahrzeugs sowohl ein technischer Defekt als auch sonstige Umstände wie etwa ein Tierbiss an einer Kraftstoffleitung oder eine Brandstiftung in Betracht kämen.

Im Verfahren VIII ZR 257/23 hat das Berufungsgericht – den Ausführungen der gerichtlich beauftragten Sachverständigen folgend – festgestellt, dass der vom Käufer erlittene Unfall auf Pendelschwingungen des Motorrollers während der Fahrt auf der Autobahn zurückzuführen sei. Es hat gemeint, die Beweislastumkehrregelung des § 477 BGB aF greife nicht zugunsten des Klägers ein, weil als Auslöser für diese Pendelschwingungen zwar einerseits eine Unwucht am Vorderrad des Motorrollers, andererseits aber auch das Fahrverhalten des Klägers, die Beladung des Motorrollers, Unebenheiten der Fahrbahn oder Seitenwindböen infrage kämen.

Die Entscheidung des Bundesgerichtshofs:

Der Senat hat in beiden Fällen auf die von ihm zuvor zugelassenen Revisionen der Kläger die Entscheidungen der Berufungsgerichte aufgehoben und die Verfahren zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an die Berufungsgerichte zurückverwiesen. Denn die Berufungsgerichte haben jeweils die Voraussetzungen der in § 477 BGB aF zugunsten des Käufers vorgesehenen Beweislastumkehr verkannt und zu Unrecht verneint.

Die Vermutung des § 477 BGB aF greift zugunsten des Käufers bereits dann ein, wenn diesem im Bestreitensfall der Nachweis gelingt, dass sich innerhalb von sechs Monaten (nunmehr gemäß § 477 Abs. 1 Satz 1 BGB: innerhalb eines Jahres) ab der Übergabe der Kaufsache ein mangelhafter Zustand (eine Mangelerrscheinung) gezeigt hat. Eine Mangelerrscheinung ist nach der Rechtsprechung des Senats jeder innerhalb dieser Frist aufgetretene, für den Käufer nachteilige Zustand der Kaufsache, wenn als mögliche Ursache für diesen Zustand – zumindest auch – ein Umstand in Betracht kommt, der – wenn er dem Verkäufer zuzurechnen wäre – dessen Gewährleistungshaftung auslöste. Ob daneben auch andere – dem Verkäufer nicht zuzurechnende – Umstände als Ursache für den aufgetretenen, dem Käufer nachteiligen Zustand denkbar sind, ist hierbei nicht von Belang. Lediglich in den Fällen, in denen ausschließlich solche dem Verkäufer nicht zuzurechnenden Umstände als Ursache für den aufgetretenen nachteiligen Zustand in Betracht kommen, fehlt es am Vorliegen einer Mangelerrscheinung in dem vorbezeichneten Sinne.

Im Verfahren VIII ZR 73/24 ist der Fahrzeugbrand eine Mangelerrscheinung im Sinne des § 477 BGB aF, weil es sich hierbei um

einen dem Käufer nachteiligen Zustand handelt, für den nach den Feststellungen des Berufungsgerichts als Ursache jedenfalls auch ein technischer Defekt an dem Fahrzeug in Betracht kommt. Dieser begründete, wenn er bei Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer vorgelegen haben sollte, die Gewährleistungshaftung des Verkäufers.

Eine vergleichbare Mangelercheinung stellen im Verfahren VIII ZR 257/23 die Pendelschwingungen des Motorrollers dar, die während der Fahrt des Käufers auf der Autobahn aufgetreten sind. Denn bei diesen handelt es sich um einen dem Käufer nachteiligen Zustand, für den nach den Feststellungen des Berufungsgerichts als Ursache zumindest auch eine Unwucht am Vorderrad in Betracht kommt. Letztere stellt einen Umstand dar, der – sollte er bei Übergabe des Motorrollers an den Käufer vorgelegen haben – die Gewährleistungshaftung der Verkäuferin begründete.

Entgegen der Auffassung der Berufungsgerichte spielt es für das Eingreifen der Vermutungswirkung des § 477 BGB aF in beiden Verfahren keine Rolle, dass jeweils auch andere, dem Verkäufer nicht zuzurechnende Umstände als Ursache für die aufgetretenen dem Käufer nachteiligen Zustände (Fahrzeugbrand bzw. Pendelschwingungen) in Betracht kommen.

Soweit das Berufungsgericht im Verfahren VIII ZR 257/23 zudem die für die geltend gemachten Aufwendungs- und Schadensersatzansprüche erforderliche Kausalität zwischen der Übergabe eines – unterstellt – mangelhaften Motorrollers und dem von dem Käufer erlittenen Unfall als nicht erwiesen angesehen hat, beruht auch diese Beurteilung auf einem fehlerhaften Verständnis der Reichweite der in § 477 BGB aF vorgesehenen Beweislastumkehr. Denn zugunsten des Käufers wird nach dieser Vorschrift auch vermutet, der zu der Mangelercheinung führende Kausalverlauf sei bereits mit der Übergabe einer man-

gelhaften Sache in Gang gesetzt worden, mithin die Übergabe der – unterstellt – mangelhaften Sache für die aufgetretene Mangelercheinung (hier die zum Unfall führenden Pendelschwingungen) ursächlich.

Demnach greift die in § 477 BGB aF vorgesehene Beweislastumkehr in beiden Verfahren ein. In den wiedereröffneten Berufungsverfahren wird den Verkäufern jeweils die Möglichkeit zu geben sein, den Beweis des Gegenteils (§ 292 ZPO) dahin zu führen, dass die aufgetretene Mangelercheinung auf eine erst nach Gefahrübergang eingetretene, dem Verkäufer nicht zuzurechnende Ursache – sei es auf ein Verhalten des jeweiligen Käufers oder eines Dritten, sei es auf sonstige Umstände – zurückzuführen ist. Gelingt dies nicht, wird jeweils vom Vorliegen eines Sachmangels im Zeitpunkt der Übergabe der Kaufsache an den Käufer und von dessen Kausalität für die aufgetretene Mangelercheinung auszugehen sein. In diesem Fall werden die Berufungsgerichte die jeweils erforderlichen Feststellungen zu den weiteren Voraussetzungen der geltend gemachten gewährleistungsrechtlichen Ansprüche zu treffen haben.

Vorinstanzen:

VIII ZR 73/24

Landgericht Bonn – Urteil vom 23. Mai 2023 – 18 O 182/21
Oberlandesgericht Köln – Beschluss vom 10. April 2024 – I-25 U 25/23

und

VIII ZR 257/23

Landgericht Frankfurt am Main – Urteil vom 2. Dezember 2021 – 2-14 O 354/19
Oberlandesgericht Frankfurt am Main – Urteil vom 22. September 2023 – 10 U 34/22

BGH: KEIN ANSPRUCH AUF VORZEITIGES „VERBRENNER-AUS“

Pressemitteilung Nr. 054/2026 vom 23.03.2026

Urteile vom 23. März 2026 – VI ZR 334/23 und VI ZR 365/23

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat entschieden, dass Privatpersonen nicht von Kraftfahrzeugherstellern verlangen können, das Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotor vor Ablauf der durch die EU-Pkw-Emissionsverordnung gesetzten Fristen zu unterlassen. Er hat die Revisionen der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe zurückgewiesen und die klageabweisenden Berufungsurteile damit bestätigt.

Sachverhalt:

Die Kläger sind Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e.V. Die Beklagten sind weltweit tätige Automobilhersteller. Bei der Beklagten im Fall VI ZR 334/23 handelt es sich um die Bayerische Motoren Werke AG, bei der Beklagten im Fall VI ZR 365/23 um die Mercedes-Benz AG. Die Beklagten halten alle gesetzlichen Klimaschutzvorgaben ein.

Die Kläger sind unter Berufung auf den sog. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 157, 30) der Auffassung, dass von den Beklagten nur noch ein bestimmtes CO₂-Budget verbraucht werden dürfe, um die im Pariser Klimaabkommen festgelegten Klimaziele zu erreichen. Wenn die Regelungen im Bundes-Klimaschutzgesetz zu den global

und national zulässigen Mengen von CO₂-Emissionen eingriffsähnlich in die Freiheit der Beschwerdeführer vorwirken könnten, müsse dies auch für den schnellen Verbrauch ihres CO₂-Budgets durch global tätige Unternehmen wie die Beklagten gelten. Durch die Aufzehrung eines zu großen Teils des verbleibenden CO₂-Budgets griffen die Beklagten rechtswidrig in die intertemporale Dimension des allgemeinen Persönlichkeitsrechts der Kläger ein, da infolge dieser Aufzehrung die politischen Handlungsspielräume beschränkt und zu einem späteren Zeitpunkt weitreichende, die Freiheitsrechte der Kläger einschränkende Maßnahmen zur CO₂-Reduktion notwendig würden. Die Beklagten hafteten als mittelbare Handlungsstörer auch für die in der Nutzungsphase der Fahrzeuge entstehenden Emissionen.

Die Kläger haben in erster Linie beantragt, die Beklagten zu verurteilen, es zu unterlassen,

nach dem 31. Oktober 2030 neue Pkw mit Verbrennungsmotor in Verkehr zu bringen, sofern diese bei ihrer Nutzung bestimmte Treibhausgase emittieren,

bis zum 31. Oktober 2030 neue Pkw mit einem Verbrennungsmotor in den Verkehr zu bringen, sofern die seit dem 1. Januar 2022 durch die Beklagten in Verkehr gebrachten Pkw bei ihrer Nutzung bereits in der Summe mehr als 604 Millionen* Tonnen CO₂ (Beklagte im Verfahren VI ZR 334/23) bzw. 516 Millionen Tonnen CO₂ (Beklagte im Verfahren VI ZR 365/23) emittieren.

Bisheriger Prozessverlauf:

Die Landgerichte haben die Klagen abgewiesen. Die Oberlandesgerichte haben die Berufungen der Kläger zurückgewiesen.

Entscheidungen des Bundesgerichtshofs:

Die vom Senat zugelassenen Revisionen der Kläger hatten keinen Erfolg. Den Klägern stehen die geltend gemachten vorbeugenden Unterlassungsansprüche nicht zu.

Die Kläger sind durch die angegriffene Wirtschaftsweise der Beklagten nicht in ihrem allgemeinen Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt. Eine solche Beeinträchtigung wird auch nicht dadurch vorwirkend ausgelöst, dass die den Beklagten zuzurechnenden CO₂-Emissionen in der Zukunft zwangsläufig zu einer restriktiven Klimagesetzgebung und damit einhergehenden Freiheitsbeschränkungen führten. Denn eine solche rechtlich vermittelte Zwangsläufigkeit würde die Vorgabe eines bestimmten CO₂-Restbudgets für die Beklagten voraussetzen. Eine solches Emissionsbudget lässt sich aus dem Pariser Übereinkommen und dem Bundes-Klimaschutzgesetz jedoch nur global und für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt herleiten, nicht jedoch für einzelne Akteure oder auch nur den Verkehrssektor. Dadurch unterscheiden sich die vorliegenden Fälle maßgeblich von der dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 157, 30) zugrundeliegenden Konstellation, bei der der nationale Gesetzgeber in die Verantwortung für die Einhaltung des bestehenden nationalen Emissionsbudgets genommen wurde.

Der von den Klägern befürchtete künftige Erlass radikaler Klimagesetze ließe sich den Beklagten im Übrigen nicht zu rechnen. Die Beklagten wären insoweit nicht als (mittelbare) Handlungsstörer verantwortlich. Der EU-Gesetzgeber hat mit der Pkw-Emissionsverordnung eine ausdrücklich den Pariser Klimazielen verpflichtete Regelung zum Inverkehrbringen von Pkw mit Verbrennungsmotor getroffen. Diese und weitere Regelungen werden von den Beklagten eingehalten. Die Beklagten unterliegen insoweit keinen darüber hinausgehenden Verkehrs(sicherungs)plichten. Auch liegt die Verantwortung für die etwaige Notwendigkeit zukünftiger Klimagesetzgebung beim Gesetzgeber. Allein die Gesetzgebung bietet den geeigneten Rahmen dafür, den Klimaschutz und dessen Spannungsverhältnis zu etwaigen gegenläufigen Belangen in demokratischer Verantwortung zu einem Ausgleich zu bringen. Die Aushandlung dieses komplexen und in das europäische und internationale Mehrebenensystem eingebundenen Ausgleichs konfligierender ökologischer, sozialer, gesellschaftlicher, ökonomischer, fiskalischer und sonstiger politischer Kollektiv- und Individualinteressen und damit die Aufteilung der Emissionsvermeidungslast erfordert schwierige Abwägungs- und Allokationsentscheidungen, für die dem Gesetzgeber auch nach Art. 20a GG ein erheblicher Gestaltungsspielraum zukommt. Demgegenüber ist es grundsätzlich nicht Aufgabe der Gerichte, aus der offenen Formulierung des Art. 20a GG konkret quantifizierbare Grenzen der Erderwärmung und damit korrespondierende Emissionsmengen oder Reduktionsvorgaben abzuleiten.

Vorinstanzen:

VI ZR 334/23

Landgericht München I – Urteil vom 7. Februar 2023 – 3 O 12581/21

Oberlandesgericht München – Urteil vom 12. Oktober 2023 – 32 U 936/23 e

und

VI ZR 365/23

Landgericht Stuttgart – Urteil vom 13. September 2022 – 17 O 789/21

Oberlandesgericht Stuttgart – Beschluss vom 8. November 2023 – 12 U 170/22

BGH: ANMIETUNG EINES KLASSENGLEICHEN MIETWAGENS

BGH, Urteil vom 19. Mai 2026 – VI ZR 67/25

Amtliche Leitsätze:

a) Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls ist grundsätzlich berechtigt, einen gleichwertigen Ersatzwagen anzumieten (Bestätigung Senat, Urteil vom 5. März 2013 – VI ZR 245/11, NJW 2013, 1870).

b) Der Geschädigte ist auch bei Anmietung eines klassenniedrigeren Fahrzeuges nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen Wegen den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen (Fortführung Senat, Urteil vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255).

c) Zur Anwendbarkeit der Rechtsprechungsgrundsätze zum Werkstatt- und Sachverständigenrisiko auf die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs.

Tatbestand:

Der Kläger nimmt die Beklagte nach einem Verkehrsunfall vom 11. Februar 2022 auf restlichen Schadensersatz (Mietwagenkosten) in Anspruch.

Die Haftung der Beklagten als Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallgegners ist dem Grunde nach unstreitig. Streitig ist die Höhe der erstattungsfähigen Kosten für die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs während der Dauer der Reparatur des klägerischen Fahrzeugs.

Das beschädigte Fahrzeug des Klägers ist ein mit einem Navigationsgerät ausgestatteter VW Multivan 110 kW (Fahrzeugklasse 9 nach Schwacke). Mit Schreiben vom 14. Februar 2022 teilte die Beklagte dem Kläger unter anderem mit:

„[...]
Sehr geehrter Herr [Kläger],
Ihr Fahrzeug wurde beim Unfall vom 11.02.22 beschädigt.
Wir wollen uns schnell und unkompliziert um Ihren Schaden kümmern und konnten Ihnen unser Schaden-Service-Angebot bereits bei unserem Telefongespräch erläutern. Gerne geben wir Ihnen nochmals einen Überblick Ihrer Vorteile:

[...]
Sie erhalten einen Mietwagen oder Nutzungsausfall.

[...]
Sie benötigen einen Mietwagen? Kein Problem! Wir vermitteln Ihnen sofort und zuverlässig ein gleichwertiges und vergleichbares Mietfahrzeug. Sie bestimmen Zeitpunkt und Ort der Fahrzeugübergabe. Zum Beispiel bei Ihnen zu Hause, an Ihrem Arbeitsplatz oder direkt bei Ihrer Werkstatt.

Ein Anruf bei unserer Schaden-Service-Nr. [...] genügt. Gerne können Sie sich auch direkt an einen unserer renommierten Mietwa-

genpartner wenden. Die Kontaktdaten finden Sie gleich anschließend, dazu eine Übersicht aller Konditionen und der Preise, die maximal berechnet werden. Die Angabe einer exakten Mietdauer ist nicht erforderlich.

Einfacher geht's nicht! Sie ersparen sich aufwendige Preisvergleiche und Probleme bei der Abrechnung. Denn viele Autovermieter berechnen überhöhte Preise, die wir nicht vollständig regulieren können.

Mietwageninformation

Unsere Mietwagenpartner:

Firma [...] Telefon [...]

Firma [...] Telefon [...]

Firma [...] Telefon [...]

Bitte nennen Sie bei Ihrem Telefonat die Schadennummer [...].

Das sind die Vorteile:

Sie erhalten ein vergleichbares Fahrzeug mit gleichwertiger Ausstattung.

Die Preise beinhalten sämtliche Nebenkosten, wie z.B. alle gefahrenen Kilometer, Zweitfahrer, Navigationsgerät, geeignete Bereifung, Mehrwertsteuer usw.

Auch eine Voll- und Teilkaskoversicherung ist eingeschlossen. Die Selbstbeteiligung von maximal 335 EUR erstatten wir an Sie, wenn Sie die Voll- oder Teilkaskoversicherung bei einem Schaden mit dem Mietfahrzeug in Anspruch nehmen müssen.

Für die Zustellung und Abholung werden zusätzlich jeweils maximal 25 € brutto berechnet.

Mietwagen-Preisliste:

[Tabelle]"

Mit Schreiben vom 23. Februar 2022 teilte die Beklagte dies auch der Rechtsanwaltsgesellschaft, die den Kläger vertrat, mit. Für die Reparaturdauer von fünf Tagen mietete der Kläger ab dem 28. Februar 2022 bei dem Mietwagenunternehmen A. GmbH & Co. KG einen VW Tiguan Comfortline 2,0l TDI 150 PS (Fahrzeugklasse 7 nach Schwacke). Vereinbart wurden ein zusätzlicher Fahrer, Navigationsgerät, eine Haftungsreduzierung mit Selbstbeteiligung (150 €) sowie die Zustellung/Abholung. Am 9. März 2022 berechnete das Mietwagenunternehmen dem Kläger 1.604,57 € für das Ersatzfahrzeug inklusive der genannten Nebenkosten-Positionen sowie Navigationsgerät und Winterreifen. Die Beklagte zahlte vorgerichtlich 523 €.

Der Kläger meint, er habe Anspruch auf Erstattung des ihm vom Mietwagenunternehmen berechneten Betrages. Dieser liege in nicht relevanter Weise (knapp 10 %) über der Berech-

nung nach der Fahrzeugklasse seines beschädigten VW Multivan 110 kW (Fahrzeugklasse 9 nach Schwacke).

Der Kläger hat mit seiner Klage die Differenz zwischen dem Rechnungsbetrag des Mietwagenunternehmens (1.604,57 €) und der vorgerichtlichen Zahlung der Beklagten (523 €) in Höhe von 1.081,57 € geltend gemacht. Das Amtsgericht hat die Beklagte verurteilt, an den Kläger 452,48 € nebst Zinsen sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten zu zahlen, und die Klage im Übrigen abgewiesen. Den restlichen Betrag in Höhe von 629,09 € hat der Kläger mit der Berufung geltend gemacht. Das Landgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seinen Berufungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, dem Kläger stehe gegen die Beklagte kein Anspruch auf Erstattung weitergehender Mietwagenkosten zu. Die Berechnung der erforderlichen Mietwagenkosten im Rahmen der Schätzung nach § 287 ZPO erfolge anhand des arithmetischen Mittels nach dem Schwacke-Mietpreisspiegel. Hierbei sei die sog. Tagespreismethode zugrunde zu legen.

Bei Berechnung nach Klasse 9 (verunfalltes Fahrzeug ohne Abzug Eigensparnis und ohne Winterreifen) ergäbe sich ein Betrag in Höhe von 1.363,43 €. Die Berechnung nach Klasse 7 (tatsächlich angemietetes Ersatzfahrzeug ohne Winterreifen) ergebe einen Betrag in Höhe von 955,35 €.

Mangels (Anschluss-)Berufung der Beklagten sei die Feststellung des Amtsgerichts, wonach der Beklagten kein „ohne Weiteres“ annahmefähiges konkretes Alternativangebot gelungen sei, zugrunde zu legen. Deshalb scheide eine Schätzung der erforderlichen Mietwagenkosten anhand der Schwacke-Liste nicht bereits deshalb aus und liege kein Verstoß des Klägers gegen die Schadensminderungspflicht vor.

Es sei streitig, ob bei Anmietung eines klassentiefere Fahrzeuges auf die dadurch entstandenen Kosten oder auf die Klasse des geschädigten Fahrzeugs (ggf. gedeckelt durch die tatsächlich angefallenen Mietwagenkosten) abzustellen sei. Die Kammer folge der Auffassung, wonach bei klassentieferer Anmietung auf die Fahrzeugklasse des tatsächlich angemieteten Ersatzwagens und nicht auf den beschädigten Wagen abzustellen sei. Somit seien die erforderlichen Mietwagenkosten anhand Schwacke für die angemietete Klasse 7 zu berechnen. Ein Abzug von 10 % wegen Eigensparnis im Wege der Vorteilsausgleichung sei aufgrund der klassentiefere Anmietung nicht vorzunehmen.

Die Kosten für Winterreifen seien nicht zu erstatten. Der Kläger habe zum Beweis lediglich die Einholung eines Sachverständigengutachtens angeboten, was jedoch ein untaugliches Beweisangebot darstelle, da ein Sachverständiger im Nachhinein zur Bereifung des damals gefahrenen Mietfahrzeugs keine Angaben machen könne. Die übrigen Nebenkosten, die

das Amtsgericht zugesprochen habe, seien nicht im Wege der Anschlussberufung angegriffen und somit zu erstatten. Hiernach ergebe sich folgende Berechnung:

Mietwagengrundkosten nach Tagespreismethode:

Schwacke 2022, PLZ [...], arithmet. Mittel 3-Tages-Pauschale = 398,80 € : 3 = 132,93 €/Tag x 5 = 664,66 €

kein Abzug 10 % wegen Eigensparnis, da klassentiefere Anmietung

plus Nebenkosten nach NK-Tabelle Schwacke 2022 (ohne zusätzl. MwSt, da Brutto-Beträge):

Zusatzfahrer 11,69 €/Tag x 5 = 58,45 €

Haftungsreduzierung (SB 150,00 €) 24,53 €/Tag x 5 = 122,65 €

Navigationsgerät 9,36 €/Tag x 5 = 49,30 €

Zustellung/Abholung 30,14 € x 2 = 60,28 €

Winterreifen 0 €

gesamt Nebenkosten 290,68 €

gesamt erstattungsfähig 955,33 €

abzüglich Zahlung Beklagte 523,00 € = 432,33 €

Es ergebe sich ein restlicher erstattungsfähiger Betrag in Höhe von 432,33 €. Nachdem das Amtsgericht 452,48 € zugesprochen habe, stehe dem Kläger ein weitergehender Betrag nicht mehr zu.

II.

Die Revision des Klägers ist nicht begründet.

1. Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Ist wegen der Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Derjenige, der sein Fahrzeug infolge des schädigenden Ereignisses nicht nutzen kann, kann als erforderlichen Herstellungsaufwand nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB vom Schädiger und dessen Haftpflichtversicherer den Ersatz der Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf (vgl. Senat, Urteil vom 3. Dezember 2024 – VI ZR 117/24, NJW 2025, 837 Rn. 7 m.w.N.).

Der Geschädigte ist hierbei nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen Wegen den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen. Das bedeutet, dass er von mehreren auf dem örtlich relevanten Markt – nicht nur für Unfallgeschädigte – erhältlichen Tarifen für die Anmietung eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs (innerhalb eines gewissen Rahmens) grundsätzlich nur den günstigsten Mietpreis als zur Herstellung objektiv erforderlich ersetzt verlangen kann (vgl. Senat, Urteil vom 12. Februar 2019 – VI ZR 141/18, NJW 2019, 2538 Rn. 21 m.w.N.).

Ob der vom Geschädigten gewählte Tarif in diesem Sinne „erforderlich“ war, kann allerdings offenbleiben, wenn feststeht, dass dem Geschädigten in der konkreten Situation ein günstigerer Tarif „ohne Weiteres“ zugänglich gewesen wäre, sodass ihm eine kostengünstigere Anmietung unter dem Blickwinkel der ihm gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB obliegenden Schadensminderungspflicht zugemutet werden konnte. Denn in diesem Fall ist der vom Geschädigten tatsächlich gewählte Tarif schon wegen Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht erstattungsfähig; zu erstatten sind dann nur die Kosten, die dem Geschädigten bei Inanspruchnahme des günstigeren Tarifs entstanden wären (vgl. Senat, Urteil vom 12. Februar 2019 – VI ZR 141/18, NJW 2019, 2538 Rn. 21 m.w.N.).

2. Es kann dahinstehen, ob – wie die Revisionserwiderung unter Hinweis auf die Berufungserwiderung der Beklagten meint – ein Anspruch des Klägers gegen die Beklagte auf weitere Mietwagenkosten schon deshalb ausscheidet, weil diese ihm mit Schreiben vom 14. und 23. Februar 2022 jeweils ein ohne Weiteres annahmefähiges Alternativangebot gemacht habe (vgl. dazu Senat, Urteile vom 12. Februar 2019 – VI ZR 141/18, NJW 2019, 2538 Rn. 24 ff.; vom 26. April 2016 – VI ZR 563/15, NJW 2016, 2402 Rn. 9; jew. m.w.N.), und ob das Berufungsgericht zu Unrecht eine solche Prüfung mangels Anschlussberufung der Beklagten unterlassen hat.

3. Denn unabhängig davon ist die Bemessung der ersatzfähigen Mietwagenkosten durch das Berufungsgericht revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

a) Die Bemessung der Höhe des Schadensersatzanspruchs – hier der Mietwagenkosten – ist in erster Linie Sache des dabei nach § 287 ZPO besonders freigestellten Tatrichters und revisionsrechtlich lediglich daraufhin überprüfbar, ob der Tatrichter Rechtsgrundsätze der Schadensbemessung verkannt, wesentliche Bemessungsfaktoren außer Acht gelassen oder seiner Schätzung unrichtige Maßstäbe zugrunde gelegt hat (vgl. Senat, Urteile vom 31. März 2026 – VI ZR 100/25, juris Rn. 7; vom 16. Juli 2024 – VI ZR 243/23, ZfSch 2024, 555 Rn. 9; vom 29. September 2020 – VI ZR 271/19, NJW 2020, 3591 Rn. 7 m.w.N.).

b) Das Berufungsgericht hat den dem Kläger zugänglichen Normaltarif (oben II.1.) rechtsfehlerfrei geschätzt.

aa) Die Art der Schätzungsgrundlage gibt § 287 ZPO nicht vor. Die Schadenshöhe darf lediglich nicht auf der Grundlage falscher oder offenbar unsachlicher Erwägungen festgesetzt werden und ferner dürfen wesentliche die Entscheidung bedingende Tatsachen nicht außer Betracht bleiben. Auch darf das Gericht in für die Streitentscheidung zentralen Fragen auf nach Sachlage unerlässliche fachliche Erkenntnisse nicht verzichten. Gleichwohl können in geeigneten Fällen Listen oder Tabellen bei der Schadensschätzung Verwendung finden. Danach ist der Tatrichter grundsätzlich nicht gehindert, seiner Schadensschätzung die Schwacke-Liste zugrunde zu legen. Der Umstand, dass die vorhandenen Markterhebungen im

Einzelfall zu deutlich voneinander abweichenden Ergebnissen führen können, genügt nicht, um Zweifel an der Eignung der einen oder anderen Erhebung als Schätzgrundlage zu begründen. Die Listen dienen dem Tatrichter nur als Grundlage für seine Schätzung nach § 287 ZPO. Er kann im Rahmen seines Ermessens unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls von diesen – etwa durch Abschläge oder Zuschläge auf den sich aus ihnen ergebenden Normaltarif – abweichen (vgl. Senat, Urteil vom 18. Dezember 2012 – VI ZR 316/11, NJW 2013, 1539 Rn. 10 m.w.N.).

Die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, bedarf allerdings dann, aber auch nur dann, der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken. Die Anwendung der Listen durch den Tatrichter begegnet also nur dann Bedenken, wenn die Parteien deutlich günstigere bzw. ungünstigere Angebote anderer Anbieter für den konkreten Zeitraum am Ort der Anmietung aufzeigen (vgl. Senat, Urteil vom 18. Dezember 2012 – VI ZR 316/11, NJW 2013, 1539 Rn. 11). Insoweit beanstandet die Revision die Schadensschätzung des Berufungsgerichts nicht.

bb) In diesem Rahmen ist die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger könne nur die Kosten ersetzt verlangen, die für das tatsächlich angemietete Fahrzeug (Fahrzeugklasse 7 nach Schwacke) erforderlich waren, zutreffend. Entgegen der Auffassung der Revision hätte das Berufungsgericht nicht darauf abstellen müssen, welche Kosten bei Anmietung eines dem beschädigten Fahrzeug vergleichbaren Ersatzfahrzeugs (Fahrzeugklasse 9 nach Schwacke) erforderlich gewesen wären.

(1) Teilweise wird angenommen, dass ungeachtet der tatsächlichen Anmietung eines geringerklassigen Ersatzfahrzeugs zunächst für die Ermittlung des Normalpreises auf die Fahrzeugklasse des unfallbeschädigten Fahrzeugs abzustellen sei und dann die ersparten Eigenaufwendungen mit einem Abschlag zu berücksichtigen seien (so OLG Celle, NJW-RR 2012, 802, juris Rn. 42 f.; OLG Hamm, r+s 2011, 536, juris Rn. 20 unter Bezugnahme auf LG Dortmund, Urteil vom 19. Juli 2010 – 21 O 489/08, juris Rn. 80 f.; LG Saarbrücken, NJW 2025, 1274 Rn. 24 f.; Moser NJW 2025, 1250 Rn. 12 ff. und DAR 2026, 170, 173 f.). Diese Berechnungsweise korrespondiere damit, dass die Anmietung eines kleineren, leistungsschwächeren und damit einer geringeren Fahrzeugklasse zuzuordnenden Mietfahrzeugs stets im Zusammenhang mit der Vorteilsausgleichung erörtert werde. Die Anmietung eines solchen klassenniedrigeren Fahrzeugs diene letztlich nur der Vermeidung des Abzugs von Eigensparnissen. Bei der Ermittlung des ortsüblichen Preises eines Ersatzwagens könne deshalb darauf nicht abgestellt werden. Allerdings bildeten ungeachtet der Ermittlung des Normalpreises nach der höheren Fahrzeugklasse die jeweils angefallenen tatsächlichen Mietwagenkosten die Obergrenze für den erstattungsfähigen Schadensersatzbetrag.

Nach anderer Auffassung ist hinsichtlich der Fahrzeugklasse auf den angemieteten Ersatzwagen und nicht auf den beschä-

digten Unfallwagen abzustellen (so OLG Köln, NZV 2014, 314, juris Rn. 41; OLG Schleswig, NJW-RR 2020, 485 Rn. 26). Soweit die Fahrzeugklasse des beschädigten Fahrzeugs herangezogen werde, um dann in einem gesonderten Rechenschritt die ersparten Eigenaufwendungen mit einem Abschlag zu berücksichtigen, lasse sich diese Methode nicht damit in Einklang bringen, dass für die Schadensbemessung die tatsächlich angefallenen Mietwagenkosten maßgeblich seien.

(2) Im Ergebnis schließt sich der Senat der zuletzt genannten Auffassung an. Der Geschädigte kann nur die Kosten ersetzt verlangen, die für die erfolgte Fahrzeuganmietung erforderlich waren. Es kommt nicht darauf an, welche Kosten bei Anmietung eines dem beschädigten vergleichbaren Ersatzfahrzeugs erforderlich gewesen wären.

Zwar ist der Geschädigte grundsätzlich berechtigt, einen gleichwertigen Ersatzwagen anzumieten (vgl. Senat, Urteile vom 5. März 2013 – VI ZR 245/11, NJW 2013, 1870 Rn. 26; vom 2. März 1982 – VI ZR 35/80, NJW 1982, 1518, juris Rn. 10; vom 17. März 1970 – VI ZR 108/68, NJW 1970, 1120, juris Rn. 12). Revisionsrechtlich unbedenklich ist auch, wenn der Tatrichter deshalb keinen Abzug für Eigensparnisse vornimmt, weil der Geschädigte ein klassenniedrigeres Fahrzeug anmietet. Denn die Ausübung des Ermessens nach § 287 ZPO bei der Schätzung einer etwaigen Eigensparnis im Wege des Vorteilsausgleichs ist Sache des hierzu berufenen Tatrichters und die Grenzen des Ermessens sind nicht überschritten (vgl. Senat, Urteil vom 5. März 2013 – VI ZR 245/11, NJW 2013, 1870 Rn. 26).

Das ändert jedoch nichts daran, dass die zu ersetzenden Mietwagenkosten in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den zum Schadensausgleich tatsächlich getroffenen Maßnahmen stehen; für die Ersatzpflicht ist von entscheidendem Einfluss, auf welche Weise der Geschädigte den Ausfall des Unfallwagens tatsächlich überbrückt hat (vgl. Senat, Urteil vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255, juris Rn. 8, 14). Die Gegenauffassung unterstellt demgegenüber, dass dem Geschädigten unabhängig davon, welches Ersatzfahrzeug er anmietet, ein bestimmtes Budget zur Verfügung steht, dessen Höhe sich nach dem beschädigten Fahrzeug richtet. Dies entspräche im Ergebnis einer Schadensberechnung auf der Grundlage einer fiktiven Anmietung, die bei Mietwagenkosten nicht möglich ist. Der Geschädigte kann keine Mietwagenkosten ersetzt verlangen, wenn er ein Ersatzfahrzeug nicht in Anspruch nimmt (vgl. Senat, Urteil vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255, juris Rn. 8). Dann hat er Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung (siehe weiter zum Alternativverhältnis von Mietwagenkosten und Nutzungsausfallentschädigung Senat, Urteil vom 5. Februar 2013 – VI ZR 290/11, NJW 2013, 1149 Rn. 20 ff.). Mietet der Geschädigte ein im Vergleich zum Unfallwagen billigeres Fahrzeug, so kann er Ersatz der Mietwagenkosten nur nach diesem Fahrzeug beanspruchen (vgl. Senat, Urteile vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255, juris Rn. 8; vom 2. Dezember 1966 – VI ZR 72/65, NJW 1967, 552, juris Rn. 15).

Der Geschädigte kann auch nicht geltend machen, dass die Kosten für das geringerklassige Fahrzeug zwar zu hoch, in-

soweit also nicht erforderlich gewesen seien, der Schädiger jedoch bei Anmietung eines klassenhöheren Fahrzeuges in derselben Höhe belastet wäre (vgl. Senat, Urteil vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255, juris Rn. 15). Denn der Geschädigte ist auch bei Anmietung eines klassenniedrigeren Fahrzeuges nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot gehalten, im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen Wegen den wirtschaftlichsten Weg der Schadensbehebung zu wählen (vgl. Senat, Urteil vom 19. November 1974 – VI ZR 197/73, NJW 1975, 255, juris Rn. 7, 9, 14). Das bedeutet, dass er von mehreren auf dem örtlich relevanten Markt – nicht nur für Unfallgeschädigte – erhältlichen Tarifen für die Anmietung (innerhalb eines gewissen Rahmens) grundsätzlich nur den günstigsten Mietpreis als zur Herstellung objektiv erforderlich ersetzt verlangen kann (oben II.1.).

c) Darüber hinausgehende Mietwagenkosten kann der Geschädigte aus dem Blickwinkel der subjektbezogenen Schadensbetrachtung nur ersetzt verlangen, wenn er darlegt und erforderlichenfalls beweist, dass ihm unter Berücksichtigung seiner individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie der gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten unter zumutbaren Anstrengungen auf dem in seiner Lage zeitlich und örtlich relevanten Markt kein wesentlich günstigerer (Normal-)Tarif zugänglich war (vgl. Senat, Urteile vom 12. April 2011 – VI ZR 300/09, NJW 2011, 1947 Rn. 10; vom 9. März 2010 – VI ZR 6/09, NJW 2010, 2569 Rn. 13; vom 14. Oktober 2008 – VI ZR 308/07, NJW 2009, 58 Rn. 14; jew. m.w.N.).

Das Amtsgericht hat dazu ausgeführt, die Besonderheiten des Tarifs, der vorliegend teurer als der Normaltarif sei, seien nicht auf die Unfallsituation (Eil- oder Notsituation, Vorfinanzierung, das Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.Ä.) zurückzuführen. Sie beruhten nicht auf besonderen Leistungen des Vermieters, sondern stellten einen weit überhöhten Preis dar. Aus den tatbestandlichen Feststellungen des Berufungsurteils ergibt sich nicht, dass der Kläger dazu Abweichendes vorgetragen hätte, und die Revisionsbegründung macht auch nicht geltend, dass Vortrag übergangen worden sei. Darüber hinaus ist bereits die Differenz zwischen dem vom Berufungsgericht geschätzten Normaltarif (955,33 €) und dem Rechnungsbetrag des Mietwagenunternehmens (1.604,57 €) auffällig. Das Fahrzeug des Klägers wurde am 11. Februar 2022 beschädigt. Die Reparatur begann erst am 28. Februar 2022. Aus der Mietwagenpreisliste in den Schreiben der Beklagten vom 14. und 23. Februar 2022 ergaben sich deutliche Hinweise darauf, dass der Kläger am 28. Februar 2022 das Ersatzfahrzeug zu einem überhöhten Preis anmietete. Zudem heißt es in diesen Schreiben:

„Sie ersparen sich aufwendige Preisvergleiche und Probleme bei der Abrechnung. Denn viele Autovermieter berechnen überhöhte Preise, die wir nicht vollständig regulieren können.“

All dies legt nahe, dass der Kläger gegen die Angemessenheit des ihm vom Mietwagenunternehmen angebotenen Tarifs hätte Bedenken haben müssen (vgl. dazu etwa Senat, Urteile vom 14. Oktober 2008 – VI ZR 308/07, NJW 2009, 58 Rn. 15; vom 9. Mai 2006 – VI ZR 117/05, NJW 2006, 2106 Rn. 12 f.).

d) Die Ersatzfähigkeit der den Normaltarif übersteigenden Mietwagenkosten kann vorliegend auch nicht aus den vom Senat entwickelten Grundsätzen zu dem vom Schädiger zu tragenden Werkstatt- und Sachverständigenrisiko hergeleitet werden (siehe dazu weiter Moser, DAR 2026, 170; Almeroth, NZV 2025, 481 Rn. 36).

aa) Diese Rechtsprechung beruht im Ausgangspunkt auf dem Umstand, dass den Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten des Geschädigten bei der Schadensregulierung regelmäßig und vor allem Grenzen gesetzt sind, sobald er den Reparaturauftrag erteilt und das Unfallfahrzeug in die Hände von Fachleuten und damit in eine fremde, von ihm nicht kontrollierbare Einflussosphäre übergibt (vgl. Senat, Urteil vom 16. Januar 2024 – VI ZR 253/22, BGHZ 239, 208 Rn. 15). Ungeachtet dessen führen auch die Grundsätze des Werkstatttrisikos nicht dazu, dass sich – letztlich zum Schaden der Allgemeinheit – mangelndes Interesse der Vertragsbeteiligten an einer marktgerechten Abwicklung der Instandsetzung im Kostenniveau niederschlägt. An den vom Geschädigten zu führenden Nachweis, dass er wirtschaftlich vorgegangen ist, also bei der Beauftragung aber auch bei der Überwachung der Reparaturwerkstatt den Interessen des Schädigers an Geringhaltung des Herstellungsaufwandes Rechnung getragen hat, dürfen deshalb nicht zu geringe Anforderungen gestellt werden (vgl. Senat, Urteil vom 16. Januar 2024 – VI ZR 253/22, BGHZ 239, 208 Rn. 19, 34). Entsprechendes gilt für die Beauftragung eines Sachverständigen. Auch hier dürfen an den vom Geschädigten zu führenden Nachweis, dass er wirtschaftlich vorgegangen ist, also bei der Beauftragung des Sachverständigen den Interessen des Schädigers an Geringhaltung des Schadensermittlungsaufwandes Rechnung getragen hat, nicht zu geringe Anforderungen gestellt werden. So trifft den Geschädigten eine Obliegenheit zu einer gewissen Plausibilitätskontrolle der vom Sachverständigen bei Vertragsschluss geforderten bzw. später berechneten Preise. Verlangt der Sachverständige bei Vertragsschluss Preise, die – für den Geschädigten erkennbar – deutlich überhöht sind, kann sich die Beauftragung dieses Sachverständigen als nicht erforderlich im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erweisen (Auswahlverschulden). Ein Überwachungsverschulden kommt beispielsweise in Betracht, wenn die Rechnung – für den Geschädigten erkennbar – von der Honorarvereinbarung abweicht oder wenn der Sachverständige für den Geschädigten erkennbar überhöhte Nebenkosten angesetzt hat. Der Geschädigte kann dann nur Ersatz der für die Erstattung des Gutachtens tatsächlich erforderlichen Kosten verlangen, deren Höhe der Tatrichter gemäß § 287 ZPO zu bemessen hat (vgl. Senat, Urteil vom 12. März 2024 – VI ZR 280/22, NJW 2024, 2035 Rn. 15).

bb) Die Preise eines Mietwagenunternehmens sind für den Geschädigten in der Regel einfach zu ermitteln und zu verglei-

chen (vgl. Moser, DAR 2026, 170, 172 f.). Dazu bedarf es keines Einblicks in die Kalkulationsgrundlagen der Mietwagenunternehmen (siehe dagegen Moser, DAR 2026, 170, 171 f.). Daher trifft den Geschädigten grundsätzlich eine Erkundigungspflicht (vgl. Senat, Versäumnisurteil vom 4. Juli 2006 – VI ZR 237/05, NJW 2006, 2693 Rn. 12). Dabei kann es je nach Lage des Einzelfalles auch erforderlich sein, sich nach anderen Tarifen zu erkundigen und ggf. ein oder zwei Konkurrenzangebote einzuholen. In diesem Zusammenhang kann es eine Rolle spielen, wie schnell der Geschädigte ein Ersatzfahrzeug benötigt. Allein das allgemeine Vertrauen darauf, der ihm vom Mietwagenunternehmen angebotene Tarif sei „auf seine speziellen Bedürfnisse zugeschnitten“, rechtfertigt es dagegen nicht, zu Lasten des Schädigers und seines Haftpflichtversicherers ungerechtfertigt überhöhte und nicht durch unfallbedingte Mehrleistungen des Vermieters gedeckte Tarife zu akzeptieren (vgl. Senat, Urteil vom 30. Januar 2007 – VI ZR 99/06, NJW 2007, 1124, juris Rn. 12).

Zudem muss das Mietwagenunternehmen den Mieter zwar nicht über einen gespaltenen Tarifmarkt, d.h. weder über die eigenen verschiedenen Tarife noch über günstigere Angebote der Konkurrenz, aufklären. Es ist grundsätzlich Sache des Mieters, sich zu vergewissern, ob die ihm angebotenen Vertragsbedingungen für ihn von Vorteil sind oder nicht. Bietet der Vermieter dem Unfallgeschädigten aber einen Tarif an, der deutlich über dem Normaltarif auf dem örtlich relevanten Markt liegt, und besteht deshalb die Gefahr, dass der Haftpflichtversicherer nicht den vollen Tarif übernimmt, so muss er den Mieter darüber aufklären. Danach ist es erforderlich, aber auch ausreichend, den Mieter unmissverständlich darauf hinzuweisen, dass der gegnerische Haftpflichtversicherer den angebotenen Tarif möglicherweise nicht in vollem Umfang erstattet (vgl. BGH, Urteile vom 24. Oktober 2007 – XII ZR 155/05, NJW-RR 2008, 470 Rn. 9; vom 25. März 2009 – XII ZR 117/07, NJW-RR 2009, 1101 Rn. 11 ff.; jew. m.w.N.).

Auch der Senatsrechtsprechung zum Werkstatt- und Sachverständigenrisiko liegt der Grundsatz der subjektbezogenen Schadensbetrachtung zugrunde (vgl. Senat, Urteile vom 16. Januar 2024 – VI ZR 253/22, BGHZ 239, 208 Rn. 12, 14; vom 12. März 2024 – VI ZR 280/22, NJW 2024, 2035 Rn. 9, 12 ff.). Diesem Grundsatz wird hinsichtlich geltend gemachter Mietwagenkosten dadurch Rechnung getragen, dass der Geschädigte geltend machen kann, ihm sei unter Berücksichtigung seiner individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie der gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten unter zumutbaren Anstrengungen auf dem in seiner Lage zeitlich und örtlich relevanten Markt ein wesentlich günstigerer (Normal-) Tarif nicht zugänglich gewesen (oben II.3.c.). Insbesondere eine Eil- oder Notsituation des Geschädigten kann zu berücksichtigen sein (vgl. dazu die Übersicht bei Geigel Haftpflichtprozess/Katzenstein, 29. Aufl., Kap. 3 Rn. 149 m.N.).

Weiter ist die tatrichterliche Schätzung des Normaltarifs auf Grundlage von Listen oder Tabellen (oben II.3.b.aa.) keine „feste“, vom Geschädigten nicht beeinflussbare Größe. Denn die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadens-

schätzung Verwendung finden können, ist zu klären, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der Schätzungsgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall in erheblichem Umfang auswirken. So kann die Anwendung der Listen durch den Tatrichter Bedenken begegnen, wenn die Parteien deutlich günstigere bzw. ungünstigere Angebote anderer Anbieter für den konkreten Zeitraum am Ort der Anmietung aufzeigen (oben II.3.b.aa.).

Solche Feststellungen sind jedoch nicht getroffen worden. Die Revision macht auch nicht geltend, dass dazu Vortrag übergegangen worden ist.

e) Schließlich ist es revisionsrechtlich nicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht Nebenkosten für Winterreifen nicht berücksichtigt hat.

Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass Zusatzkosten für Winterreifen zu erstatten sein können (vgl. Senat, Urteil vom 5. März 2013 – VI ZR 245/11, NJW 2013, 1870 Rn. 24 f.). Nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts war das angemietete Fahrzeug jedoch nicht mit Winterreifen ausgestattet.

Entgegen der Auffassung der Revision folgt eine Ersatzfähigkeit nicht aus den zum Werkstatttrisiko entwickelten Grundsätzen. Denn die Grundsätze des Werkstatttrisikos gelten für Rechnungspositionen, die sich auf tatsächlich nicht durchgeführte einzelne Reparaturschritte und -maßnahmen beziehen, nur, wenn deren Unterbleiben für den Geschädigten nicht erkennbar ist (vgl. Senat, Urteil vom 16. Januar 2024 – VI ZR 253/22, BGHZ 239, 208 Rn. 16; entsprechend zum Sachverständigenrisiko Senat, Urteil vom 12. März 2024 – VI ZR 280/22, NJW 2024, 2035 Rn. 13). Demgegenüber ist die nach § 2 Abs. 3a Satz 1 StVO erforderliche Bereifung leicht überprüfbar und jeder Fahrerlaubnisinhaber ist ausreichend sachkundig. Deshalb ist nicht ersichtlich, warum sich der Kläger insoweit allein auf die Rechnungsstellung des Mietwagenunternehmens sollte beziehen können. Abweichendes ergibt sich weder aus den Feststellungen noch aus dem Vortrag des Klägers.

Vorinstanzen:

AG Stuttgart, Entscheidung vom 05.04.2024 – 47 C 2912/23 –
LG Stuttgart, Entscheidung vom 22.01.2025 – 5 S 79/24 – 20 –

BGH: WERKSTATTVERWEIS BEI FIKTIVER ABRECHNUNG AUCH DANN UNZUMUTBAR, WENN DAS FAHRZEUG IN FREIER WERKSTATT REPARIERT WIRD.

Urteil vom 24. März 2026 – VI ZR 405/24

Amtlicher Leitsatz:

Die Berufung des Geschädigten auf die Unzumutbarkeit einer Reparatur des Unfallfahrzeugs in einer vom Schädiger im Rahmen des sogenannten Werkstattverweises benannten freien Fachwerkstatt wird bei fiktiver Schadensabrechnung nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Geschädigte das Fahrzeug nach dem Unfall in einer freien Werkstatt reparieren lässt.

Tenor:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil der 37. Zivilkammer des Landgerichts Hamburg vom 4. Dezember 2024 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger nimmt die Beklagte auf Ersatz restlichen Sachschadens aufgrund eines Verkehrsunfalls vom 9. Juli 2023 in Anspruch, bei dem sein zum Unfallzeitpunkt fünf Jahre alter Pkw durch ein bei der Beklagten haftpflichtversichertes Fahrzeug beschädigt wurde. Die volle Haftung der Beklagten für den Unfallschaden ist dem Grunde nach unstreitig.

Die Parteien streiten nur noch über die Frage, ob der Kläger im Rahmen der fiktiven Abrechnung seines Fahrzeugschadens die Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt erstattet verlangen kann oder ob er sich auf die niedrigeren Stundenverrechnungssätze der von der Beklagten benannten, nicht markengebundenen Fachwerkstatt P. verweisen lassen muss, bei der eine fachgerechte und nach den Herstellerrichtlinien qualitativ hochwertige Reparatur gewährleistet ist. Der Kläger hatte sein Fahrzeug bis zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Unfalls ausschließlich in markengebundenen Fachwerkstätten reparieren und warten lassen. Nach dem Unfall ließ der Kläger das Fahrzeug bei einer freien Werkstatt instand setzen, wobei zwischen den Parteien

streitig ist, ob es sich dabei nur um eine „Notreparatur“ gehandelt hat, um das Fahrzeug in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen.

Nach dem vom Kläger eingeholten Sachverständigengutachten belaufen sich die erforderlichen Reparaturkosten unter Zugrundelegung der Verrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt auf 5.372,47 € netto. Die Beklagte legt ihrer Schadensberechnung den günstigeren Kostenansatz ihrer Verweisungswerkstatt zugrunde und regulierte auf dieser Grundlage lediglich Netto-Reparaturkosten in Höhe von 4.321,93 €. Die Differenz in Höhe von 1.050,54 € nebst hierauf entfallenden außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten ist noch Gegenstand des Rechtsstreits.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Landgericht die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat angenommen, der Kläger müsse sich im Rahmen der fiktiven Abrechnung seines Fahrzeugschadens auf die kostengünstigeren Sätze der von der Beklagten benannten Werkstatt verweisen lassen. Der Kläger habe keine durchgreifenden Gründe aufgezeigt, die eine solche Verweisung als für ihn unzumutbar erscheinen ließen. Zwar könne es dem Geschädigten unzumutbar sein, sich auf eine günstigere gleichwertige und ohne Weiteres zugängliche Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt verweisen zu lassen, wenn er darlege, dass er sein Fahrzeug bisher stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt habe warten und reparieren lassen, und dies vom Schädiger nicht widerlegt werde. Dabei sei jedoch nicht allein auf den Zeitpunkt des Unfalls abzustellen. Maßgeblicher Beurteilungszeitpunkt sei vielmehr derjenige des Schlusses der mündlichen Verhandlung, sodass sich der Geschädigte bei Durchführung von Wartungen und/oder von (Teil-)Reparaturen nach dem Unfallereignis in nicht markengebundenen Werkstätten grundsätzlich nicht mehr mit Erfolg darauf berufen könne, die Verweisung sei für ihn unzumutbar, auch wenn er das Fahrzeug bis zum Unfallzeitpunkt ausschließlich in die Hände von markengebundenen Fachwerkstätten gegeben habe. In einem solchen Fall habe der Geschädigte selbst durch sein Verhalten zu erkennen gegeben, dass eine Verweisung für ihn zumutbar sei. Da demnach dem Kläger kein Restanspruch auf Ersatz seines Sachschadens zustehe, bestehe auch kein Anspruch auf den Ersatz weiterer vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

II.

Das angefochtene Urteil hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, im Rahmen der vom Kläger gewählten fiktiven Schadensabrechnung sei hinsichtlich der Reparaturkosten der Kostenansatz der von der Beklagten benannten, nicht markengebundenen Fachwerkstatt zugrunde zu legen.

1. Ist wegen der Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Was insoweit erforderlich ist, richtet sich danach, wie sich ein verständiger, wirtschaftlich denkender Eigentümer in der Lage des Geschädigten verhalten hätte. Der Geschädigte ist nach diesem in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB verankerten 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 (vgl. Senatsurteile vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 11; vom 29. Oktober 2019 VI ZR 45/19, NJW 2020, 144 Rn. 9 m.w.N.). Darüber hinaus gilt für die Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB das Verbot, sich durch Schadensersatz zu bereichern. Der Geschädigte soll zwar volle Herstellung verlangen können (Totalreparation), aber an dem Schadensfall nicht „verdienen“. Diese Grundsätze gelten sowohl für die konkrete als auch für die fiktive Schadensabrechnung (Senatsurteile vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 11; vom 26. Mai 2023 VI ZR 274/22, NJW 2023, 2421 Rn. 8; vom 29. Oktober 2019 VI ZR 45/19, NJW 2020, 144 Rn. 11 f. m.w.N.).

Der Geschädigte eines Kraftfahrzeugsachschadens hat bei Ausübung der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die Wahl, ob er fiktiv nach den Feststellungen eines Sachverständigen oder konkret nach den tatsächlich aufgewendeten Kosten abrechnet. Bei fiktiver Abrechnung ist der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln. Der Geschädigte, der nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, disponiert hier dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer abstrahierten Grundlage zufrieden gibt (vgl. Senatsurteile vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 12; vom 12. Oktober 2021 VI ZR 513/19, NJW 2022, 543 Rn. 19; vom 24. Januar 2017 VI ZR 146/16, NJW 2017, 1664 Rn. 6; vom 3. Dezember 2013 VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 10; jeweils m.w.N.).

2. Nach diesen Grundsätzen hat der Geschädigte regelmäßig Anspruch auf Ersatz der in einer markengebundenen Fachwerkstatt anfallenden Reparaturkosten, unabhängig davon, ob er das Fahrzeug voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt. Bei der fiktiven Schadensabrechnung genügt der Geschädigte dem Gebot der Wirtschaftlichkeit nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen, wenn er der Schadensabrechnung die üblichen Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt zugrunde legt, die ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat; dasselbe gilt für die Kosten der Ersatzteile (Senatsurteile vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 13; vom 26. Mai 2023 VI ZR 274/22, NJW 2023, 2421 Rn. 9 m.w.N.). Allerdings muss sich der Geschädigte bei fiktiver Schadensabrechnung gemäß § 254 Abs. 2 BGB vom Schädiger auch noch im Rechtsstreit auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres

zugänglichen freien Fachwerkstatt verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und gegebenenfalls beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt entspricht, und wenn er gegebenenfalls vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen würden (Senatsurteile vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 13; vom 18. Februar 2020 VI ZR 115/19, NJW 2020, 1795 Rn. 8; vom 25. September 2018 VI ZR 65/18, NJW 2019, 852 Rn. 6; vom 3. Dezember 2013 VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 9; vom 22. Juni 2010 VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 7; vom 20. Oktober 2009 VI ZR 53/09, BGHZ 183, 21 Rn. 9; jeweils m.w.N.).

Unzumutbar ist eine Reparatur in einer „freien“ Fachwerkstatt für den Geschädigten im Allgemeinen dann, wenn das beschädigte Fahrzeug im Unfallzeitpunkt nicht älter als drei Jahre war. Aber auch bei Fahrzeugen, die älter sind als drei Jahre, kann es für den Geschädigten unzumutbar sein, sich auf eine technisch gleichwertige Reparaturmöglichkeit außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt verweisen zu lassen. Zwar spielen bei diesen Fahrzeugen anders als bei neuen oder neuwertigen Fahrzeugen Gesichtspunkte wie die Erschwernis einer Inanspruchnahme von Gewährleistungsrechten, einer Herstellergarantie oder von Kulanzleistungen regelmäßig keine Rolle mehr. Aber auch bei älteren Fahrzeugen kann die Frage Bedeutung haben, wo das Fahrzeug regelmäßig gewartet, „scheckheftgepflegt“ oder ggf. nach einem Unfall repariert worden ist. Es besteht bei einem großen Teil des Publikums die Einschätzung, dass bei einer (regelmäßigen) Wartung und Reparatur eines Fahrzeuges in einer markengebundenen Fachwerkstatt eine höhere Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese ordnungsgemäß und fachgerecht erfolgt ist. In diesem Zusammenhang kann es dem Geschädigten unzumutbar sein, sich auf eine günstigere gleichwertige und ohne Weiteres zugängliche Reparaturmöglichkeit in einer freien Fachwerkstatt verweisen zu lassen, wenn er zum Beispiel unter Vorlage des „Scheckheftes“, der Rechnungen oder durch Mitteilung der Reparatur- bzw. Wartungstermine konkret darlegt, dass er sein Fahrzeug bisher stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt hat warten und reparieren lassen und dies vom Schädiger nicht widerlegt wird (vgl. Senatsurteile vom 7. Februar 2017 VI ZR 182/16, VersR 2017, 504 Rn. 8; vom 22. Juni 2010 VI ZR 337/09, NJW 2010, 2725 Rn. 10; vom 23. Februar 2010 VI ZR 91/09, VersR 2010, 923 Rn. 15; vom 20. Oktober 2009 VI ZR 53/09, BGHZ 183, 21 Rn. 14 f.).

3. Diesen rechtlichen Ausgangspunkt hat zwar auch das Berufungsgericht seiner Beurteilung zugrunde gelegt. Rechtsfehlerhaft hat es jedoch mit einer in Rechtsprechung und Literatur vertretenen Ansicht angenommen, hinsichtlich der Frage, ob das Unfallfahrzeug „bisher“ stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt gewartet und repariert wurde, sei auch im Rahmen einer fiktiven Schadensabrechnung zu berücksichtigen, wo der Geschädigte das Fahrzeug nach dem Unfall habe reparieren lassen (so etwa auch OLG Köln, VersR 2017, 964, juris Rn. 3 ff.; Zwickel, NZV 2020, 228, 229; Türpe in BeckOK StVR, Stand: 15. Januar 2026, § 249 BGB Rn. 69). Diese Ansicht

verkennt jedoch die Auswirkung der Ersetzungsbefugnis und der Dispositionsfreiheit des Geschädigten nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB (vgl. hierzu näher Senatsurteil vom 29. Januar 2019 VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 21 f.) auf die Bestimmung des Umfangs der ihm nach § 254 Abs. 2 BGB obliegenden Schadensminderungspflicht.

Nach den oben dargelegten Grundsätzen sind im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur betreffen, grundsätzlich irrelevant. Der Geschädigte muss zur Begründung seines Anspruchs weder darlegen, dass er seinen Unfallwagen hat reparieren lassen, noch auf welche Weise und in welchem Umfang die Reparatur durchgeführt worden ist (vgl. Senatsurteil vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 17 m.w.N.). Mit der dem Geschädigten von § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB eingeräumten Dispositionsfreiheit bezüglich der Verwendung der Mittel, die er vom Schädiger zum Schadensausgleich beanspruchen kann (vgl. Senatsurteil vom 29. Januar 2019 VI ZR 481/17, NJW 2019, 1669 Rn. 21 f.), ist es nicht zu vereinbaren, bei fiktiver Schadensabrechnung die Höhe dieser Mittel über § 254 Abs. 2 BGB letztlich doch davon abhängig zu machen, in welcher Weise der Geschädigte den Schaden hat beheben lassen (so auch AG Hannover, Urteil vom 12. Oktober 2018 410 C 8289/17, juris Rn. 28; ihm folgend Almeroth, Schadensersatz bei Verkehrsunfällen, C. Sachschaden Rn. 544). Lässt der seinen Schaden fiktiv abrechnende Geschädigte, dem nach den Gegebenheiten zum Unfallzeitpunkt bei objektiver Beurteilung (vgl. Senatsurteil vom 7. Februar 2017 VI ZR 182/16, VersR 2017, 504 Rn. 9) eine Reparatur des Schadens in einer nicht markengebundenen Werkstätte nicht zuzumuten ist, das Fahrzeug in einer freien Werkstätte instand setzen, „widerlegt“ er damit nicht die bis dahin „vermutete“ Unzumutbarkeit einer solchen Reparatur (so aber OLG Köln, VersR 2017, 964, juris Rn. 3 f.), sondern macht lediglich von der ihm durch § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB eingeräumten Möglichkeit Gebrauch, den Schaden selbst, aber nicht wie vom Schädiger geschuldet zu beheben und ihn auf einer abstrahierten Grundlage abzurechnen.

Die Auffassung des Berufungsgerichts lässt sich auch nicht damit begründen, dass für die Bemessung des Schadensersatzanspruchs, solange dieser noch nicht vollständig erfüllt ist, verfahrensrechtlich der prozessual letztmögliche Beurteilungszeitpunkt, regelmäßig also der Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung maßgeblich ist (vgl. hierzu Senatsurteil vom 18. Februar 2020 – VI ZR 115/19, VersR 2020, 776 Rn. 11 m.w.N.). Dies ändert nichts daran, dass im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur betreffen, grundsätzlich ohne Bedeutung sind (vgl. Senatsurteil vom 28. Januar 2025 VI ZR 300/24, VersR 2025, 828 Rn. 17). Aus dem vom Berufungsgericht herangezogenen Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 (VI ZR 24/13, VersR 2014, 214) ergibt sich für den Streitfall nichts anderes. Der Senat hat dort ausgeführt, dass sich auch im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag auf die tatsächlich angefallenen Kosten beläuft, wenn der Geschädigte seinen Kraft-

fahrzeugsachschaden 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 (a.a.O. Rn. 12). Dass eine solche Reparatur des Unfallfahrzeugs hier vom Kläger veranlasst wurde, ist schon nicht festgestellt. Das Berufungsgericht geht folgerichtig auch nicht davon aus, dass sich der Schadensersatzanspruch des Klägers auf die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten beschränkt. Die im Streitfall maßgebliche Rechtsfrage stellte sich in dem der genannten Senatsentscheidung zugrunde liegenden Verfahren nicht, weil sich der dortige Kläger nicht auf die Unzumutbarkeit einer Verweisung auf eine kostengünstigere Reparaturmöglichkeit in einer freien Werkstatt berufen hatte.

III.

Das Berufungsurteil war daher aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 562 Abs. 1, § 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Vorinstanzen:

AG Hamburg-Blankenese, Entscheidung vom 10.06.2024 – 532

C 127/23 –

LG Hamburg, Entscheidung vom 04.12.2024 – 337 S 16/24 –

OLG DÜSSELDORF: ERSTATTUNGSVORAUSSETZUNG DER MERKANTILEN WERTMINDERUNG AN LEASINGNEHMER

URTEIL VOM 03.03.2026 – 1 U 233/24

Leitsätze:

Lässt sich nicht feststellen, dass der Leasingnehmer eine unfallbedingte merkantile Wertminderung durch eine eigene Zahlung bei der Abrechnung des Leasingvertrags ersetzt und oder auf sonstige Weise die Vermögensbilanz der Leasinggeberin insoweit ausgeglichen hat, und haben die Parteien des Leasingvertrags die Durchsetzung der Ansprüche des Leasinggebers durch den Leasingnehmer auch über das Vertragsende hinaus vereinbart, kann der Leasingnehmer vom Schädiger den Ersatz des merkantilen Minderwerts in gewillkürter Prozessstandschaft für den Leasinggeber fordern. Ein Schadenswegfall bei dem Leasinggeber allein wegen der Abrechnung des Leasingvertrags kommt nicht in Betracht.

BGH: ERFORDERLICHER VORTRAG ZUR ILLEGALEN ABSCHALTEINRICHTUNG

BESCHLUSS VOM 05.06.2026 – VIA ZR 482/23

Redaktionelle Leitsätze:

1. Für einen substantiierten Vortrag zum Thermofenster reicht der Vortrag aus, die Abgasrückführung funktionierte nur innerhalb eines in der Motorsteuerungssoftware definierten Temperaturrahmens ohne Einschränkungen, werde im realen Betrieb hingegen abhängig von der Umgebungstemperatur bei in Deutschland herrschenden Außentemperaturen reduziert oder ausgeschaltet mit der Folge der Überschreitung der Grenzwerte für den Stickoxidausstoß. (Rn 9)
2. Weiterer Vortrag ist nicht erforderlich, wenn es lediglich auf das objektive Vorliegen einer Abschaltelinrichtung ankommt. (Rn 10)

AG BERLIN-TIERGARTEN: GRUNDSÄTZLICHE ERSTATTUNGSFÄHIGKEIT DER MITTELGEBÜHR IN BUSSGELDVERFAHREN

BESCHLUSS VOM 20.05.2026 – 339 OWI
855/26 – BECKRS 2026, 10902

Amtliche Leitsätze:

1. Im Bußgeldverfahren ist grundsätzlich die Mittelgebühr angemessen. Für entsprechende Abweichungen nach unten oder oben sind Gründe anzubringen.
2. Bei der zusätzlichen Verfahrensgebühr Nr. 5115 VV RVG handelt es sich um eine Festgebühr.

Redaktioneller Leitsatz:

Nach wegen Verjährung eingestelltem Verfahren beantragt

der Verteidiger Erstattung der notwendigen Auslagen seines Mandanten. Im zweiten Ansatz hat er damit Erfolg und auch damit, dass er jeweils die Mittelgebühr des Gebührenrahmens bekommt und die Umsatzsteuer, die auf die Akteneinsichtspauschale angefallen war.

BayObLG: ALKOHOLISIERUNG DES UNFALLOPFERS VS. VERKEHRSSTRAFTAT VON BESONDEREM GEWICHT

BESCHLUSS VOM 07.05.2026 – 206 STRR
105/26 – BECKRS 2026, 9162

Redaktionelle Leitsätze:

1. Bei einem alkoholisierten Unfallopfer, dessen Alkoholisierung sich aber nicht über seine bloße Anwesenheit am Unfallort hinaus auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat, weil der Unfall auch für einen nüchternen Verkehrsteilnehmer nicht vermeidbar gewesen wäre, bestehen weder Zweifel an der Vorhersehbarkeit des Unfalles noch ist diese Alkoholisierung ein bestimmender Strafzumessungsgrund zugunsten des Angeklagten. (Rn. 5 – 11)
2. Ein Mitverschulden eines Unfallopfers ist regelmäßig dann nicht zu prüfen und führt auch nicht zu einer Strafmilderung, wenn die Verkehrsstraftat des Angeklagten von besonderem Gewicht ist. Dies hat das BayObLG nach einem Unfall entschieden, bei dem ein rücksichtslos auf der Gefahrbahn Überholender dort einen betrunkenen Fahrernden erwischt hatte.

VGH MÜNCHEN: MANGELNDE FAHREIGNUNG BEI DIABETES MELLITUS

BESCHLUSS VOM 05.05.2026 – 11 CS 26.550 –
BECKRS 2026, 9515

Redaktionelle Leitsätze:

1. Maßgeblich für die Rechtmäßigkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis ist die Sach- und Rechtslage zur Fahreignung zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses. Die im Fall vorgelegten Gutachten zeigen, dass eine medikamentöse Neueinstellung eines Diabetes-mellitus-Patienten nach einer Stoffwechseldekompensation noch unzureichend und eine ausgeglichene Stoffwechsellage noch nicht erreicht ist, sodass keine Fahreignung gegeben ist.
2. Für die Rechtmäßigkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis ist auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung abzustellen. (Rn. 9)
3. Bei Diabetes mellitus mit Komplikationen und instabiler Stoffwechsellage ist die Fahreignung erst nach Abschluss der Einstellphase und bei stabiler medikamentöser Einstellung gegeben. Komorbiditäten und Folgeerkrankungen sind in einer Gesamtschau zu berücksichtigen. (Rn. 10 – 11)

LG STUTTGART: MITVERSCHULDEN DES VORFAHRTSBERECHTIGTEN BEI UNFALL MIT LINKSABBIEGER

URTEIL VOM 22.04.2026 – 13 S 61/25

Leitsätze:

1. Verletzt ein Linksabbieger schuldhaft die sich aus § 9 Abs. 3 StVO ergebende Wartepflicht, haftet er regelmäßig in vollem Umfang oder jedenfalls überwiegend für die hierdurch verursachten Unfallfolgen (Bestätigung von BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 – VI ZR 352/03).
2. Den Vorfahrtberechtigten kann ein Mitverschulden treffen, wenn er sein Vorfahrtsrecht ausübt, obwohl er bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen musste, dass der Wartepflichtige es verletzen wird. Er ist dabei regelmäßig gehalten, auch den aus der untergeordneten Straße heranahenden Verkehr zu beobachten, um Umstände zu erkennen, die auf eine Missachtung seines Vorrangs hindeuten (Bestätigung von BGH, Urteil vom 20. Dezember 1962 – III ZR 155/61).

VGH BADEN-WÜRTTEMBERG: UNTERFAHR-SCHUTZ BEI GELÄNDEGÄNGIGEN FAHRZEUGEN

BESCHL. V. 20.03.2026, AZ.: 13 S 1344/25

Amtlicher Leitsatz:

1. Die Frage, ob einem geländegängigen Expeditionsfahrzeug eine Betriebserlaubnis nach § 21 StVZO ohne hinteren Unterfahrschutz erteilt werden kann, kann Gegenstand eines feststellungsfähigen Rechtsverhältnisses sein.
2. Unvereinbarkeit im Sinne des § 32b Abs. 3 Nr. 5 StVO bedeutet, dass ein Fahrzeug zur Erfüllung seines Verwendungszwecks schlechthin untauglich würde, wenn es mit einem hinteren Unterfahrschutz ausgestattet wäre. Dabei ist für geländegängige Expeditionsfahrzeuge auch in den Blick zu nehmen, ob eine klappbare Ausführung oder eine vorübergehende Demontage des hinteren Unterfahrschutzes möglich ist.

KANN PASSIEREN. REGELN WIR.



Impressum: Der Verkehrsjurist des ACE erscheint viermal im Jahr und berichtet über die verkehrsrechtliche Entwicklung und aktuelle Rechtsprechung. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Sven-Peter Rudolph | Verlag: ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Herbert Müller | Redaktion: Felix Müller-Baumgarten / Abteilung Recht und Verbraucherschutz (verantwortlich für den Inhalt) | Gestaltung: ACE Auto Club Europa, Marketing und Vertrieb | Anschrift: Schmidener Straße 227, 70374 Stuttgart, Tel. 0711 5303-184, Internet: www.ace.de, E-Mail: ace@ace.de | Nachdrucke mit Quellenangaben sind mit unserer Zustimmung gestattet.