setzungsbetrieb während der Arbeitszeit zur Nachbesserung zugeführt und dazu unbezahlte Freistellung in Anspruch genommen. Für den Verdienstaustausch verlangte er Schadenersatz. Dagegen wandte sich der Verklagte mit dem Hinweis auf seine erweiterten Öffnungszeiten von 6 bis 12 und 13 bis 20 Uhr. Nach unserer Auffassung kann man vom Auftraggeber zwar nicht generell fordern, daß er seine Garantieansprüche außerhalb der Arbeitszeit geltend macht; ist ihm dies jedoch zuzumuten, so hat er diese Möglichkeit zu nutzen, um solche Schäden wie Verdienstaustausch zu vermeiden (§ 341 ZGB).

Zur Schadensermittlung nach § 183 und §§ 330 ff. ZGB

Sowohl die Frage, welche materiellen Nachteile als Mangelerschaden i. S. des § 183 ZGB zu beurteilen sind und wie dieser Schaden geltend zu machen ist, als auch die Schadensermittlung selbst kann mitunter schwierig sein. Wurde ein Totalschaden am Fahrzeug verursacht und ist eine Reparatur nicht mehr möglich, so ist bei der Ermittlung des Schadens vom Zeitwert²⁵ des Kfz vor dem Unfall als Grundlage auszugehen. Davon ist der Zeitwert der noch verwendungsfähigen Teile abzuziehen; das gilt auch dann, wenn der Geschädigte diese Teile nicht veräußert.²⁶

Den infolge des Totalschadens am Kfz entgangenen Gebrauchsvorteil kann der Geschädigte dadurch ausgleichen, daß er ein Taxi benutzt oder einen Pkw zum Selbstfahren ausleiht. Die damit entstehenden finanziellen Belastungen können ihm nur dann als Schadenersatz erstattet werden, wenn sich der entgangene Gebrauchsvorteil als materieller Nachteil i. S. des § 336 ZGB qualifizieren läßt. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn das zum Wesen des Eigentums gehörende Recht der Nutzung entzogen wird und der Gebrauchsvorteil auf andere Weise durch erhöhte Aufwendungen erlangt werden muß.

In diesem Zusammenhang ist stets zu prüfen, inwieweit es dem Geschädigten zumutbar ist, für Fahrten, die er ohne den Schadensfall mit dem eigenen Kfz durchgeführt hätte, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Gründe für die Unzumutbarkeit können z. B. in der körperlichen Konstitution des Geschädigten liegen, etwa wenn er wegen einer Körperbehinderung öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur mit sehr erheblichen Anstrengungen benutzen kann. Aber auch Besonderheiten des Arbeitsweges sind zu berücksichtigen, so z. B. wenn der Arbeitsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur unter großem zeitlichem Aufwand erreicht werden kann. In diesen Fällen wäre die Nutzung eines kostenintensiveren Verkehrsmittels gerechtfertigt. Die für den Leistungsumfang der Kfz-Haftpflichtversicherung entwickelten Grundsätze können u. E. analog angewendet werden.²⁷

Der Eigentümer bzw. Halter eines Kfz ist auch dann verpflichtet, Kfz-Steuer und Versicherungsbeiträge zu zahlen, wenn sein Fahrzeug durch einen Unfall beschädigt wurde und deshalb vorübergehend nicht genutzt werden kann. Ersatzpflichtig sind damit auch diese Kosten, die trotz Nutzungsausfalls erbracht werden müssen.²⁸ Das trifft jedoch nicht für einen kurzzeitigen Nutzungsausfall (bis ca. 2 Wochen) zu. Bei länger andauerndem Nutzungsausfall (ca. 1 Jahr) muß vom Geschädigten verlangt werden, daß er in Erfüllung seiner Schadensminderungspflicht das Fahrzeug abmeldet.

Die meisten durch Unfall verursachten Beschädigungen an Kfz können durch fachgerechte Instandsetzungsmaßnahmen beseitigt werden. Folglich sind beide Vertragspartner daran interessiert, daß die volle Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeuges für die Zeit der Nutzungsdauer wiederhergestellt wird, die ohne den Unfall gegeben wäre.²⁹ Dem entspricht die Bestimmung des § 16 ALB-Kfz, nach der der Auftragnehmer — abweichend vom Grundsatz der Schadensregulierung nach § 337 Abs. 2 ZGB — verpflichtet ist, Schadenersatz vorrangig durch Instandsetzung des Kfz zu leisten. Werden bei der Reparatur neue Teile eingebaut, muß sich der Geschädigte den Vermögensvorteil anrechnen lassen, den er durch die Einsparung gegenwärtiger bzw. künftig notwendiger Kosten für Verschleißreparaturen erzielt.³⁰ Das gilt auch dann, wenn durch den Einbau eine Werterhöhung des gesamten Kfz eintritt. Andererseits ist auch der Einbau wertgeminderter Er-

Bei anderen gelesen

USA: Todesstrafe gegen Jugendliche

Terry Roach war als Siebzehnjähriger an der Ermordung zweier Jugendlicher im amerikanischen Bundesstaat South Carolina beteiligt. Obwohl er einen Intelligenzquotienten von nur 70 hatte, wurde er zum Tode verurteilt. Am 10. Januar 1986 kam er auf den elektrischen Stuhl.....

Auch Paula Cooper aus Indiana, der Weiße Wayne Thompson aus Oklahoma und der Schwarze Joseph Aulisio haben in jungen Jahren, im Alter von fünfzehn Jahren, einen Mord begangen. Sie sitzen in der Todeszelle und warten auf die Vollstreckung des Urteils. In den Vereinigten Staaten gibt es in 26 der 37 Staaten, wo die Todesstrafe nicht abgeschafft wurde, keine untere Altersgrenze für Verurteilungen. Von derzeit rund 1 700 Häftlingen in Todeszellen waren 33 minderjährig, als sie ihre Straftat begingen. Zahlreiche Umfragen ergaben, daß 70 bis 80 Prozent der Amerikaner die Todesstrafe befürworten.

Die Rechtsanwälte von Terry Roach hatten am Obersten Gerichtshof in Washington, der im Jahre 1976 die Wiedereinführung der Todesstrafe zuließ, ein Begnadigungsgesuch eingereicht, das mit sieben gegen zwei Stimmen abgelehnt wurde. Die Vereinigten Staaten haben das internationale Abkommen über das Verbot der Vollstreckung der Todesstrafe bei Minderjährigen nie unterzeichnet.

Gegner der Todesstrafe kritisieren vor allem die Verurteilung von Minderjährigen, denn gerade diese Jugendlichen seien sich oft ihrer Tat nicht bewußt. ...

In der Todeszelle sitzt auch noch Paul Magill. Mit siebzehn Jahren war er in Florida wegen Vergewaltigung und Mordes zum Tode verurteilt worden. Mehr als neun Jahre lang ging seine Akte von Berufungsverfahren zu Berufungsverfahren, bisher vergeblich. Heute, als gereifter Mensch mit anderer Einstellung, wartet er immer noch auf die Vollstreckung. ...

Aus: *Frankfurter Allgemeine Zeitung (Frankfurt am Main) vom 12. Februar 1987, S. 10*

Satzteile ohne Ausgleich möglich, wenn dadurch insgesamt keine Wertminderung des Kfz (auch z. B. hinsichtlich der Lebensdauer) eintritt.

Die Schadenersatzpflicht wird entweder durch den erforderlichen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einem Mangel, der zu Garantieansprüchen berechtigt, und dem eingetretenen Schaden (§ 183 ZGB) oder durch die Kausalität zwischen Pflichtverletzung und dadurch rechtswidrig herbeigeführtem Schaden (§§ 330 ff. ZGB) begrenzt. Weitere materielle Auswirkungen, wie z. B. eine erforderliche Reparatur nicht beschädigter Teile wegen des hohen Verschleißgrades, sind dem Auftragnehmer nicht anzulasten, auch wenn das Schadensereignis dafür der Anlaß war.

Trotz ordnungsgemäßer Reparatur können gegenüber dem Zustand vor dem Unfall Mängel Zurückbleiben, die sich in einer technischen oder/und Gebrauchswertminderung des Fahrzeuges niederschlagen (z. B. erhöhte Reparaturanfälligkeit, erhöhter Verschleiß, erhöhter Kraftstoffverbrauch, Farbabweichungen in der Lackierung). Diese durch Instandsetzung nicht behebbaren Mängel sind dem Geschädigten dann zu ersetzen, wenn sie sich wertmäßig (in Geld) beziffern lassen.³¹ Eine Ersatzpflicht entsteht ferner, wenn beim Verkauf des Kfz ein niedrigerer Erlös erzielt wird: der Schaden muß hier konkret als Differenz zwischen dem Zeitwert des Kfz und dem tatsächlich erzielten Kaufpreis nachgewiesen werden.³²

25 Vgl. § 4 der AO über den Kauf und Verkauf sowie über die Ermittlung des Preises für gebrauchte Kraftfahrzeuge vom 24. August 1981 (GBl. I Nr. 27 S. 333). Vgl. auch „Wertermittlung gebrauchter Pkw“, Der Deutsche Straßenverkehr 1977, Heft 7, S. 230 ff. Diese Angaben sind auch nach Inkrafttreten der o. g. VO weiterhin gültig.

26 Vgl. OG, Urteil vom «16. Dezember 1976 - 2 OZK 26/76 - (NJ 1977, Heft 6, S. 182). In dieser Entscheidung hält das Oberste Gericht eine Anrechnung dieser Teile als Schaden nur dann für möglich, wenn eine Verwertung nicht zumutbar ist; der Ersatzpflichtige kann dann die Abtretung der Eigentumsansprüche daran verlangen.

27 Vgl. H. Schmidt, „Schadenersatz aus der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung“, Der Deutsche Straßenverkehr 1982, Heft 12, S. 19.

28 Vgl. OG, Urteil vom 11. April 1978 - 2 OZK 6/78 - (NJ 1978, Heft 8, S. 362).

29 Vgl. OG, Urteil vom 11. April 1978 - 2 OZK 6/78 - (a. a. O.).

30 Vgl. auch H. Schmidt, a. a. O.

31 Hinsichtlich technischer Minderungen ist dies zumeist abschätzbar (vgl. OG, Urteil vom 11. April 1978 - 2 OZK 6/78 - a. a. O.); Schwierigkeiten entstehen aber bei der Einschätzung eines materiellen Nachteils, wenn z. B. das Aussehen des Kfz beeinträchtigt ist.

32 Vgl. OG, Urteil vom 11. April 1978 - 2 OZK 6/78 - (a. a. O.).