FOTO: CHRISTINA SCHEUNEMANN

**FRANK DÖRNER**
RECHTSANWALT UND LUFTFAHRTSACHVERSTÄNDIGER

# WER DEN SCHADEN HAT …

**Nutzungsausfall** Ein Flugzeug wird am Boden durch einen laufenden Prop beschädigt, die Reparatur zieht sich hin. Kann der Geschädigte den Ausfall geltend machen?

Bei Beschädigungen oder Unfällen mit Luftfahrzeugen stellt sich neben den Fragen nach Erstattung der Reparaturkosten und etwa der Wertminderung auch häufig die Frage nach einem Ersatz des Nutzungsausfalls. Ein Leser hat aktuell dazu eine Frage an die Redaktion gerichtet. Sein Flugzeug wurde durch ein anderes beschädigt: Der Propeller eines ULs zerhackte an seiner Piper die Flügelspitze und damit auch einen Teil des Tanks. Die Haftpflichtversicherung des ULs veranlasste die Überführung des beschädigten Flugzeugs in eine etwas weiter entfernte Werft, da diese günstiger war als die am Heimatplatz – die beiden Kostenvoranschläge wichen erheblich voneinander ab. Der Leser möchte nun unter anderem wissen, ob er den Nutzungsausfall für die privat genutzte Piper ersetzt bekäme, da die Maschine nach fast einem halben Jahr immer noch nicht wiederhergestellt ist. Ein Ersatzflugzeug hat er nicht gechartert.

***Ist ein rein privat genutztes Flugzeug lebensnotwendig?***

Dazu gilt: Mietet ein Geschädigter keinen Ersatz an, so kann er nur dann eine Entschädigung für den Nutzungsausfall fordern, wenn die Nutzung solcher Sachen »kommerzialisiert«, also auch tatsächlich für Geld zu erwerben ist. Darüber hinaus muss es sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs um ein »Wirtschaftsgut von allgemeiner und zentraler Bedeutung für die Lebenshaltung« handeln, auf dessen ständige Verfügbarkeit man typischerweise angewiesen ist. Am häufigsten wird daher Nutzungsausfall bei der Beschädigung von selbst genutzten Kraftfahrzeugen gewährt.

Dazu gibt es jedoch auch Einschränkungen: Hat der Geschädigte ein weiteres Fahrzeug, steht ihm ein Ersatz des Nutzungsausfalls nicht zu – er kann aber Ersatz der sogenannten Vorhaltekosten verlangen. Bekommt der Geschädigte jedoch von Dritten ein Fahrzeug unentgeltlich zur Verfügung gestellt, bleibt der Anspruch auf Nutzungsausfall bestehen.

Im Rahmen seiner Schadensminderungspflicht ist der Geschädigte zudem verpflichtet, den Schaden so gering wie möglich zu halten. Auf eine lange Reparaturdauer zu setzen kann schiefgehen. Bei langen Ausfallzeiten kann sogar die Anschaffung eines Interimsfahrzeugs günstiger sein. Und: Ist der Geschädigte erkrankt oder sonst an der Nutzung gehindert, so steht ihm auch keine Entschädigung zu.

Bei gewerblicher Nutzung kann der Schaden nur *konkret* berechnet werden, beispielsweise als entgangener Gewinn. Eine pauschale Nutzungsausfallentschädigung wird grundsätzlich nicht gewährt.

All diese Grundsätze sind auch auf den Ausfall von Luftfahrzeugen anzuwenden. Damit scheidet jedoch, wie im Beispiel des Lesers, der Nutzungsausfall für ein *privat* genutztes Luftfahrzeug in der Regel aus.

In einer der wenigen Gerichtsentscheidungen zu einem Luftfahrzeug hat das Oberlandesgericht Oldenburg ausdrücklich entschieden, dass der Verlust der Möglichkeit, ein beschädigtes Privatflugzeug selbst zu nutzen, keinen ersatzfähigen Vermögensschaden darstellt. Voraussetzung sei (unter anderem), dass der Kläger auf die ständige Verfügbarkeit des Flugzeugs für seine eigenwirtschaftliche Lebenshaltung typischerweise angewiesen sei, wobei das Flugzeug eine zentrale und hohe Bedeutung für die Lebenshaltung haben müsse. Dies sei nicht der Fall, ein Vermögensschaden daher zu verneinen. Um zu einem Geschäftstermin zu fliegen, sind aber die Kosten für die zeitweise Anmietung eines Ersatzflugzeugs erstattungsfähig – im Einzelfall wird man die Angemessenheit der Kosten dazu nachweisen müssen.

Wann die Erforderlichkeit gegeben ist, kann immer nur im Einzelfall beurteilt werden; sie wird bei Luftfahrzeugen eher restriktiv gehandhabt. Die Anmietung eines Ersatzflugzeugs wird beispielsweise dann zu bejahen sein, wenn der Geschädigte eine Flugschule betreibt.

Im Ausgangsfall des Lesers ist ärgerlich, dass bei einer langen Reparatur am Heimatflugplatz eine temporäre Stilllegeversicherung Kosten erspart hätte. Doch wegen der Überführungsflüge war das nicht möglich. Zumindest diese Schadensposition wäre mit der gegnerischen Haftpflichtversicherung zu diskutieren. ■

**HABEN SIE JURISTISCHE FRAGEN ZUR LUFTFAHRT?**
**Unseren Luftrechtexperten erreichen Sie unter:**
**Frank Dörner, c/o Redaktion *fliegermagazin*, Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg oder per E-Mail: redaktion@fliegermagazin.de**