

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

werden, ist wegen mangelnder Bestimmtheit dinglich unwirksam. Schuldrechtlich ist diese Klausel jedoch wirksam. Es empfiehlt sich daher, die vorgenannte Klausel nur in den schuldrechtlichen Teil des Vertrages aufzunehmen. Dagegen sollte im dinglichen Teil des Vertrages der Bestimmtheitsgrundsatz beachtet werden. Der Bestimmtheitsgrundsatz kann entweder durch eine genaue Aufzählung der zu übereignenden Vermögensgegenstände oder durch die Wahl einer ausreichend be-

stimmten Sammelbezeichnung gewahrt werden. Soweit nach den Umständen des Einzelfalls ausnahmsweise angemessen, kann zusätzlich eine Klausel aufgenommen werden, nach der sich die Parteien verpflichten, mitverkaufte, aber versehentlich nicht übereignete Vermögensgegenstände umgehend zu übereignen. Die Parteien können weiter vereinbaren, dass der Erwerber im Fall einer verspäteten Übereignung so zu stellen ist, als ob die Übereignung rechtzeitig erfolgt wäre.

KFZ-RECHT

Eine bedeutsame Klarstellung im Rahmen der Kfz-Sachschadensabrechnung – die Karosseriebaumeister-Entscheidung des BGH

Prof. Dr. Christian Huber

Wie in Heft 21¹ näher gezeigt, hat die eine Entscheidung des BGH v. 29.4., nämlich die DEKRA-Entscheidung² einen Sachverhalt mit besonderem Seltenheitswert zum Gegenstand. Die im Folgenden erörterte Karosseriebaumeister-Entscheidung³ nimmt dagegen zu einem alltäglich auftretenden Problem Stellung.

I. Die Kernaussage

Wenn die Reparaturkosten sowie der merkantile Minderwert laut Sachverständigenschätzung in Summe nicht mehr ausmachen als der Wiederbeschaffungswert, dann kann der Geschädigte auf Basis des Sachverständigengutachtens abrechnen, wenn er nachweist, dass er das Fahrzeug in einen verkehrssicheren Zustand versetzt und weiter benutzt. Darauf, ob der Unfallschaden fachgerecht und umfassend beseitigt worden ist, kommt es nicht an.

II. Bedeutsamkeit dieser Aussage im Licht der bisherigen Rechtsprechung

Um die Bedeutsamkeit dieser Entscheidung würdigen zu können, bedarf es der abstrakten Darstellung der bisherigen BGH-Judikatur unter Einschluss der von den Untergerichten unterschiedlich entschiedenen und vom BGH bisher nicht ausjudizierten Streitfragen.

1. Ausklammerung des Restwertes bei der Ermittlung der 130 %-Grenze

Der Geschädigte steht nach Beschädigung seines Fahrzeugs häufig vor der Alternative zwischen Reparatur und Ersatzbeschaffung. Die Abrechnung auf Reparaturkostenbasis ergibt für den Geschädigten – von den Fällen der Abrechnung auf Neuwagenbasis abgesehen – im Regelfall einen viel höheren Betrag. Der BGH⁴ sieht zu Recht sowohl die Reparatur als auch die Ersatzbeschaffung als eine Ausprägung der Naturalrestitution an, weil für den Geschädigten beide Maßnahmen zu einem wirtschaftlich gleichwertigen Zustand führen.⁵ Entsprechend dem Postulat der Wirtschaftlichkeit muss sich der Geschädigte dabei grundsätzlich für die Form der Naturalrestitution entscheiden, die den Ersatzpflichtigen weniger belastet. Im Regelfall ist das die Ersatzbeschaffung.

Der BGH anerkennt allerdings, dass das Integritätsinteresse des Geschädigten einer Abstufung zugänglich ist. Typischerweise wird durch die Reparatur dem Integritätsinteresse des Geschädigten in höherem Maße Rech-

nung getragen als durch die Ersatzbeschaffung.⁶ Der Geschädigte hat ein legitimes Interesse an dem ihm vertrauten Fahrzeug.⁷ Ungeachtet der Verweisung auf einen seriösen Gebrauchtwagenhändler mit Werkstattgarantie bei der Ersatzbeschaffung bzw. der Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes nach diesen Vorgaben sind mit der Anschaffung eines vergleichbaren Ersatzfahrzeugs Unwägbarkeiten verbunden, die der Geschädigte solange nicht auf sich nehmen muss, als die Reparatur nicht um 30 % teurer ist als die Wiederbeschaffung.⁸ Das OLG Düsseldorf⁹ hat dies treffend als das „automobilspezi-

▷ Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der RWTH Aachen. Für die Hilfe bei der Beschaffung des Materials und dem Lesen der Korrekturfahnen dankt er seinen wissenschaftlichen Mitarbeitern Ass. iur. Oliver Neyjahr und Dennis Spallino.

1 Huber, MDR 2003, 1205.

2 BGH v. 29.4.2003 – VI ZR 398/02, MDR 2003, 1046.

3 BGH v. 29.4.2003 – VI ZR 393/02, MDR 2003, 1048.

4 BGH v. 20.6.1972 – VI ZR 61/71, MDR 1972, 942 = NJW 1972, 1800 = VersR 1972, 1024; v. 23.3.1976 – VI ZR 41/74, BGHZ 66, 239 (247) = MDR 1976, 830 = NJW 1976, 1396; v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 (368) = MDR 1992, 131; v. 15.10.1991 – VI ZR 67/91, BGHZ 115, 375 (378) = MDR 1992, 132 = NZV 1992, 68 – Lipp; v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR 1993, 313 = NJW 1992, 1618 f. = VersR 1992, 710 – Freundorfer.

5 Zustimmung Steffen, Homburger Tage 1991, 7 (12); Steffen, NJW 1995, 2057 (2060); Eggert, ZAP 1997, Fach 9, 451 f.; Eggert, DAR 2001, 20 (23); von Gerlach, DAR 1992, 201 f.; Lipp, NZV 1996, 7; abl. Schiemann, FS Steffen (1995) 399, 411; Reiff, NZV 1996, 425; A. Roth, JZ 1994, 1091 ff.; zweifelnd Medicus, EWIR § 249 BGB 3/03, 751 f.

6 BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 (371) = MDR 1992, 131; v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR 1993, 313 = NJW 1992, 1618 = VersR 1992, 710 – Freundorfer; v. 8.12.1998 – VI ZR 66/98, MDR 1999, 293 = NJW 1999, 500 = NZV 1999, 159 – Völtz; OLG Düsseldorf v. 17.3.2003 – I U 140/02, VA 2003, 80.

7 OLG Saarbrücken v. 4.6.1998 – 3 U 752/97-39, MDR 1998, 1346.

8 Mitunter wird in diesem Zusammenhang eine unzutreffende Ausdrucksweise gewählt, so etwa Diebl, zfs 1999, 15 f. sowie LG Berlin v. 12.9.2002 – 58 S 579/02, SP 2003, 19, wo es heißt, dass die fiktiven Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht um 130 % übersteigen dürfen. Gemeint ist jedoch, dass der Überhang nicht mehr als 30 % betragen darf, was man korrekt auch so ausdrücken kann, dass die Reparaturkosten (samt Minderwert) nicht mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes ausmachen dürfen. Falsch ist aber die Behauptung, dass es um ein Überschreiten der Reparaturkosten um 130 % des Wiederbeschaffungswertes gehe.

9 OLG Düsseldorf v. 12.2.1996 – I U 28/95, VersR 1996, 904 = NZV 1996, 279.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

fische Integritätsinteresse¹⁰ bezeichnet.¹¹ Bis zu dieser Grenze ist die Reparatur als wirtschaftlich vernünftig anzusehen.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung sind die jeweiligen Kosten und Erlöse einzustellen. Das bedeutet, dass ein Vergleich durchzuführen ist zwischen der Summe aus Reparaturkosten und merkantilem Minderwert einerseits sowie der Differenz aus Wiederbeschaffungswert und Restwert für das Unfallwrack andererseits. Wenn sich der Geschädigte für die Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs entscheidet, dann erhält er anstelle der bisherigen Sache eine Ersatzsache. Das Wrack benötigt er nicht mehr. Dessen Veräußerungserlös mindert deshalb den Schaden des Geschädigten. So weit, so einleuchtend. In einer richtungweisenden Entscheidung aus dem Jahr 1991¹² hat der BGH freilich ausgesprochen, dass der Zuspruch von Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert in einem Ausmaß von 130 % nicht auf die Wiederbeschaffungskosten, also die Differenz aus Wiederbeschaffungswert und Restwert zu beziehen ist, sondern auf den Wiederbeschaffungswert allein. Bei ökonomischer Betrachtung überrascht das zunächst einmal.¹³ Für diese Bezugnahme sprechen aber sowohl inhaltliche Gründe als auch solche der Praktikabilität.

Insbesondere bei älteren Fahrzeugen, deren Wiederbeschaffungswert häufig gering ist, führen schon relativ geringfügige Reparaturen dazu, dass bei Bezugnahme auf die Wiederbeschaffungskosten die „Schmerzgrenze“ überschritten ist.¹⁴ Dazu kommt ein weiterer Gesichtspunkt: Für ältere Fahrzeuge gibt es nicht immer ein ausreichendes Angebot an vergleichbaren Gebrauchtfahrzeugen von seriösen Gebrauchtwagenhändlern, auf das der Geschädigte in Bezug auf die Ersatzbeschaffung verwiesen werden kann. Wie bereits erwähnt hat die Schuldrechtsreform mit der zwingenden Ausgestaltung des Verbrauchsgüterkaufs auch bei Veräußerung gebrauchter Sachen durch einen Händler dazu geführt, dass im Gebrauchtwagenhandel kaum noch Fahrzeuge angeboten werden, die älter als 4 Jahre sind. Aus diesem Grund ist es für einen solchen Geschädigten besonders bedeutsam, dass er das ihm vertraute Fahrzeug auf Kosten des Schädigers reparieren lassen kann.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist, dass bei einem älteren Fahrzeug der Eigentümer um die Vorzüge seines Fahrzeugs Bescheid weiß, während er die Macken des Ersatzfahrzeugs nicht kennt. Trotz Verweises auf den seriösen Gebrauchtwagenhändler mit Werkstattgarantie verbleiben hier beträchtliche Risikopotentiale. Und nicht immer wird ein – voll funktionstüchtiges – Fahrzeug verkauft, weil der Eigentümer sich das Nachfolgemodell anschafft, um gegenüber dem Nachbarn keinen Prestigeverlust zu erleiden. Häufig wird ein Fahrzeug gerade deshalb veräußert, weil die Reparaturen beginnen und sich der Eigentümer damit nicht ablagen will. Trotz ausgetüftelter Überprüfungsverfahren sind solche versteckten Mängel nicht – immer – erkennbar. Man wird daher davon ausgehen können, dass die auf dem Markt befindlichen Gebrauchtfahrzeuge, auch diejenigen, die von seriösen Gebrauchtwagenhändlern mit Werkstattgarantie angeboten werden, eine negative Auslese darstellen.

Als zusätzliches Argument wird ins Treffen geführt, dass der Restwert deshalb außer Ansatz bleiben könne, weil er in den Reparaturkosten mitrepräsentiert sei. Denn je höher die Reparaturkosten sich belaufen, umso geringer falle der Restwert aus.¹⁵ Dabei handelt es sich um eine Aussage, die zwar der Tendenz nach richtig ist, aber gerade nicht in Bezug auf die Höhe. Bei dieser Aussage schwingt noch die – unzutreffende – Vorstellung mit, dass Reparaturkosten und merkantiler Minderwert sich mit der Differenz von Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert decken müssten. Ausschlaggebend für die Ausklammerung des Restwertes bei der Vergleichsbetrachtung dürfte aber das Praktikabilitätsargument gewesen sein.¹⁶ Der Restwert ist seit längerer Zeit der am heftigsten umstrittene Wert bei der Kfz-Schadensregulierung. Der BGH¹⁷ sieht – noch – den Wert für maßgeblich an, der sich bei Inzahlunggabe des Wracks bei Anschaffung eines Gebrauchtfahrzeugs bei einem lokalen Händler ergibt. Maßgeblich soll insoweit ein Durchschnittswert sein. Die Gegenposition der Haftpflichtversicherer stellt auf den Wert ab, den der Bestbieter unter den spezialisierten Restwertaufkäufern zu zahlen bereit ist. Es handelt sich nicht um einen Durchschnitts- sondern einen Höchstwert.¹⁸

Dass diese Werte meilenweit auseinander klaffen, kann nicht verwundern. Schließlich wollen auch die regionalen Kfz-Händler bei Weiterveräußerung an die spezialisierten Restwertaufkäufer eine Spanne erzielen. Beteiligt an dieser Auseinandersetzung sind auch die Kfz-Sachverständigen, die eine Mittelposition vertreten. Sie verweisen – standespolitisch durchaus nachvollziehbar – darauf, dass der Restwert nur jeweils individuell ermittelt werden könne, und zwar von einem unabhängigen Sachverständigen.¹⁹ Steffen²⁰ hat klar ausgesprochen, was den 6. Senat bewogen hat, bei der Frage der Zulässigkeit der Reparaturkostenabrechnung als Bezugsgröße allein auf den Wiederbeschaffungswert abzustellen. Es war das „Geschrei, das um den Restwert gemacht“ wurde. Die Ausklammerung bei der Vergleichsrechnung ist mit der Lösung des Gordischen Knotens vergleichbar. Auch dieses Problem wurde mit einem Schiag gelöst.

Dass durch Beibehaltung der Marge von 30 % der Integritätszuschlag zu Gunsten des Geschädigten ausgeweitet wurde, ist eine Folge der Bezugnahme auf einen höheren Wert im Nenner. Indem die Summe aus Reparaturkosten und merkantilem Minderwert zu einem höheren Wert (dem ungekürzten Wiederbeschaffungswert anstelle der Differenz aus Wiederbeschaffungswert und Restwert) in Bezug zu setzen ist, überschreiten infolgedessen auch höhere Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert die Grenze von 130 % nicht. Wie Greger²¹ zu Recht moniert hat, hätte man dabei Überlegungen anstellen können, die

10 Grunsky, JZ 1997, 764, 825 (827) weist ebenfalls darauf hin, dass nur bei Fahrzeugen ein solcher Integritätszuschlag anerkannt sei.

11 Die Begriffe Integritätsspitze oder Integritätszuschlag einerseits bzw. Opfergrenze andererseits sind Synonyme. Sie beschreiben das idente Phänomen einmal aus der Sicht des Geschädigten, das andere Mal aus der des Ersatzpflichtigen.

12 BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 (371 f.) = MDR 1992, 131.

13 So auch von Gerlach, DAR 1992, 201 (203). Ähnlich BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 (371 f.) = MDR 1992, 131.

14 BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 (371, 373) = MDR 1992, 131.

15 Von Gerlach, DAR 1992, 201 (203).

16 So auch von Gerlach, DAR 1992, 201 (203).

17 BGH v. 21.1.1992 – VI ZR 142/91, MDR 1992, 851 = NJW 1992, 903 = EWIR § 249 BGB 5/92, 543 – Ackmann; dazu Kempgens, NZV 1992, 307; v. 6.4.1993 – VI ZR 181/92, MDR 1993, 622 = NJW 1993, 1849 = EWIR § 249 BGB 3/93, 551 – Reinking; dazu Dornwald, VersR 1993, 1075; v. 30.11.1999 – VI ZR 219/98, BGHZ 143, 189 = MDR 2000, 330 = LM § 249 (Ga) BGB Nr. 23 – Eggert = EWIR § 249 BGB 2/00, 319 – Reinking = DAR 2000, 159 – Weigel = r+s 2000, 107 – Lemcke = VRS 98, 241 – Reinking.

18 Auf diese unterschiedlichen Bezugsgrößen (Durchschnitts- bzw. Höchstwert) kritisch hinweisend Gebhardt, AnwBl. 1985, 559 (562 f.).

19 E. Fuchs in: Himmelreich (Hrsg.), Jb. Verkehrsrecht 2001, 81 ff.; E. Fuchs, DAR 2002, 189 ff.; E. Fuchs, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 2002, 239 ff.

20 Steffen, NJW 1995, 2057 (2060).

21 Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs³ (1997) Anh. 1 Rz 39.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

Integritätsspitze von 130 % auf 115 oder 120 % abzusinken. Dabei ist freilich zu bedenken, dass die Ausweitung nicht allein wegen des Streits um den Restwert erfolgt ist, sondern auch aus inhaltlichen Gründen, um nämlich weitere Fälle der Beschädigung von älteren Fahrzeugen in die Reparaturkostenabrechnung einzubeziehen. Insofern ist es folgerichtig, dass keine Reduzierung der 130 %-Grenze vorgenommen worden ist.

2. Abrupter Übergang zwischen Reparaturkosten und Totalschadensabrechnung

Auch wenn betont wird, dass nicht mit ganz spitzem Griffel gerechnet werde, ist die 130 %-Grenze ein markanter Grenzstein zwischen Reparaturkosten- und Totalschadensabrechnung. Wo immer man annimmt, dass der Rubikon überschritten wird, ergibt sich ein abrupter Übergang mit der Folge, dass der Geschädigte im Extremfall wegen einer geringfügig höheren Reparaturkostenschätzung des Sachverständigen die für ihn günstigere Möglichkeit der Abrechnung auf Basis fiktiver Reparaturkosten verliert und auf die für ihn viel nachteiligere Totalschadensabrechnung verwiesen wird. Die Folge ist im Extremfall, dass sein Ersatzanspruch auf die Hälfte zusammenschmilzt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Geschädigte auf Basis der Wiederbeschaffungskosten abrechnen kann, ohne dass es darauf ankommt, ob er ein Ersatzfahrzeug anschafft oder auf jegliche Restitution verzichtet, sieht man von der Kapung der Mehrwertsteuer gem. § 249 Abs. 2 S. 2 BGB in einem solchen Fall einmal ab. Die höheren Reparaturkosten – samt merkantilem Minderwert – kann er indes nur verlangen, wenn er eine Reparatur durchgeführt hat. Selbst wenn eine Reparatur erfolgt ist, ergibt sich als weiterer Streitpunkt, welchen Anforderungen die Reparatur zu genügen hat. Nicht immer wird in einer Fachwerkstätte nach den Vorgaben des Sachverständigengutachtens unter Verwendung neuer Ersatzteile repariert. Das größte Konfliktpotenzial ergibt sich, wenn der Geschädigte behauptet, er habe die Reparatur selbst durchgeführt, womöglich mit gebrauchten Ersatzteilen, für die er keine Rechnung vorlegen kann, wozu noch kommen mag, dass der Geschädigte auf keine einschlägige berufliche Erfahrung verweisen kann. Zu einem Fall einer Eigenreparatur hat der BGH bereits einmal in einer Leitentscheidung²² Stellung bezogen:

3. Die Kfz-Mechaniker-Eigenreparatur-Entscheidung: Antworten und offen gebliebene Fragen

Ein in einer Fachwerkstätte als Arbeitnehmer beschäftigter Kfz-Mechaniker reparierte sein Fahrzeug in der Betriebsstätte seines Chefs unter Verwendung von Original-Ersatzteilen, die ihm mit Rabatt überlassen worden sind. Der BGH sprach aus, dass ein solcher Geschädigter auf der Basis des Sachverständigengutachtens abrechnen kann. Es stehen ihm die Kosten zu, die entstanden wären, wenn das Fahrzeug in einer Fachwerkstätte repariert worden wäre. Der Geschädigte muss sich nicht mit der Erstattung der ihm entstandenen konkreten Aufwendungen begnügen. Denn er ist dem Schädiger gegenüber nicht verpflichtet, selbst Hand anzulegen und seine Freizeit zu opfern. Diese überobligationsgemäße Anstrengung soll nicht den Schädiger entlasten. Im Anlassfall ist das Fahrzeug gewiss vollständig und fachgerecht repariert worden. Lemcke²³ hat als Erster darauf hingewiesen, dass insoweit ein besonders gelagerter Sachverhalt vorlag, während es sich bei Eigenreparaturen häufig um Teil- bzw. Billigreparaturen handelt. Außerdem ist nicht bei jeder Eigenreparatur ein ausgebildeter Kfz-Mechaniker am Werk.²⁴ Wäre das stets der Fall, wenn eine Eigenreparatur behauptet wird, Deutschland wäre ein Volk

von Kfz-Mechanikern und Lackierern.²⁵ Da der BGH in der Leitentscheidung sich zur Qualität der Reparatur nicht äußerte, wozu auch kein Anlass bestand²⁶, entzündete sich in der Folge in der Judikatur der OLG ein Streit, welchen Anforderungen eine Reparatur genügen müsse, damit der Geschädigte in den Genuss des Integritätzuschlags kommt, im Klartext auf Reparaturkosten abrechnen und nicht auf die Totalschadensabrechnung verwiesen werden kann. Im Wesentlichen sind zwei Positionen auszumachen, eine engherzige und eine großzügige. Die engherzige Position kann wie folgt umschrieben werden:

- ▷ Die Reparatur muss nach den Vorgaben des Sachverständigen erfolgen.²⁷
- ▷ Eine Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen steht dem Zuspruch von Reparaturkosten entgegen.²⁸
- ▷ Es müssen alle Gebrechen beseitigt worden sein.²⁹

Die großzügige Ansicht begnügt sich mit folgenden Standards:

- ▷ Das Sachverständigengutachten ist nur eine mögliche Schadensbeseitigungsart; der Geschädigte verliert die Möglichkeit, auf Reparaturkostenbasis abzurechnen nicht dadurch, dass er weniger aufwendige Reparaturformen wählt, z. B. anstelle des Austausches eines Kotflügels dessen Ausklappen.³⁰
- ▷ Auf die Verwendung von Neuteilen oder markengebundenen Ersatzteilen kommt es nicht an. Auch der Einbau von gebrauchten oder nicht markengebundenen Ersatzteilen ist tolerabel.³¹

22 BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 = MDR 1992, 131 = JZ 1992, 477 – Lange.

23 Lemcke, r+s 1992, 234.

24 Vgl. etwa OLG Schleswig v. 14.5.1997 – 9 U 95/96, r+s 1997, 461 = VersR 1999, 202; Zwei Brüder haben den Schaden in Eigenregie behoben. Der eine ist Programmierer und betreibt einen Handel mit Kfz-Ersatzteilen, der andere ist Fernmeldemechaniker. Als Ort der Schadensbehebung gaben sie eine Garage mit einer Grube an.

25 Freundorfer, VersR 1992, 1332 f. Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auf OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629; Keine Bedenken bestehen gegenüber dem Betrieb, in dem der Geschädigte das Gebrechen hat beheben lassen, auch wenn es keine Markenwerkstätte war. Anders ist die Beurteilung aber bei Kleinbetrieben und bei einer Eigenreparatur, insbesondere, wenn es um Beschädigungen in Strukturbereichen und an sicherheitsrelevanten Bauteilen geht.

26 So auch die Einschätzung von Eggert, DAR 2001, 20 f.

27 OLG Düsseldorf v. 18.5.1994 – 15 U 24/93, NZV 1994, 479 f. = OLGReport Düsseldorf 1994, 192; LG Münster v. 19.8.1994 – 3 S 24/94, zfs 1994, 445 = SP 1995, 145; LG Karlsruhe v. 19.6.1997 – 5 S 92/97, SP 1998, 13 f.; OLG Saarbrücken v. 5.11.1998 – 3 U 781/97, SP 1999, 91 f.; LG München I v. 19.2.1999 – 17 S 12763/98, r+s 1999, 243; LG Berlin v. 25.2.2002 – 24 O 122/02, SP 2003, 136.

28 OLG Frankfurt v. 10.12.2001 – 1 U 159/00, OLGReport Frankfurt 2002, 81; LG Berlin v. 12.9.2002 – 58 S 579/02, SP 2003, 19 f.; OLG Stuttgart v. 18.12.2002 – 3 U 172/02, PVR 2003, 152 – Balke = DAR 2003, 176.

29 LG Berlin v. 12.9.2002 – 58 S 579/02, SP 2003, 19 f.; OLG Stuttgart v. 18.12.2002 – 3 U 172/02, PVR 2003, 152 – Balke = DAR 2003, 176.

30 OLG Hamm v. 22.4.1993 – 6 U 259/92, NZV 1993, 432 = DAR 1994, 24; LG Kassel v. 21.9.1995 – 1 S 216/95, zfs 1996, 13 f.; OLG Düsseldorf v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, NZV 1997, 355 = r+s 1997, 286 f.; OLG Karlsruhe v. 14.1.2000 – 10 U 181/99, MDR 2000, 697 f.; OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629.

31 LG Kassel v. 21.9.1995 – 1 S 216/95, zfs 1996, 13 f.; OLG Düsseldorf v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, r+s 1997, 286 f. = NZV 1997, 355; OLG Oldenburg v. 20.3.2000 – 11 U 92/99, NZV 2000, 469 = VersR 2001, 997; OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 = VersR 2002, 629.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

- ▷ Es müssen nicht alle Gebrechen beseitigt werden. Maßgeblich ist das Gesamtbild.³² Wenn etwa eine Metalllackierung nicht wieder vorgenommen wird oder der Airbag³³ fehlt, steht das der Abrechnung auf Reparaturkostenbasis nicht entgegen.

4. Das 3-Stufen-Modell von Eggert

Eggert, Vorsitzender Richter am OLG Düsseldorf, hat nicht nur durch ausgewogene begründete Entscheidungen seines Senats einen wertvollen Beitrag zur Fortbildung des Kfz-Sachschadensrecht geleistet, sondern hat seine Position auch literarisch³⁴ dargestellt. Auf diese Weise hat er – mit seinem Senat – nicht nur zu punktuellen Einzelfragen pointiert Stellung genommen, sondern ein in sich geschlossenes und schlüssiges Gesamtkonzept vorgelegt. Er ist der Wegbereiter dieser Entscheidung. Zunächst einmal weist Eggert³⁵ zutreffend darauf hin, dass ungeachtet des Grundsatzes der Dispositionsfreiheit sich eine Weichenstellung ergibt, ob das Fahrzeug vom Geschädigten in der Absicht, es selbst weiterzubeneutzen, repariert wird oder das nicht der Fall ist. Der Geschädigte, der das Fahrzeug in Weiterbenutzungsabsicht repariert, bekundet, dass ihm am Erhalt seines Fahrzeugs gelegen ist. Er betätigt damit jedenfalls sein Nutzungsinteresse.

Jedenfalls nach der strengeren Rechtsprechung der OLG führen jedoch selbst geringfügige Reparaturdefizite dazu, dass der Geschädigte den weiter reichenden Ersatzanspruch auf Basis der Reparaturkosten verliert und sich mit dem viel geringeren nach der Totalschadensabrech-

nung zufrieden geben muss. Das ist wenig einleuchtend und dem Geschädigten auch schwer zu vermitteln.³⁶ Wie es ein unterschiedlich ausgeprägtes Integritätsinteresse zwischen Ersatzbeschaffung und Reparatur gibt, kann auch eine Abstufung zwischen verschiedenen Arten der Reparatur vorgenommen werden. Eine Unterscheidung lässt sich treffen zwischen dem Nutzungsinteresse einerseits, das darauf gerichtet ist, das Fahrzeug weiter nutzen zu können, und dem Sacherhaltungsinteresse, bei dem es darum geht, dass auch die Sachsubstanz in möglichst umfassender Weise wiederhergestellt wird. Danach werden gewisse Relationen zum Wiederbeschaffungswert gebildet. Aus Gründen der Praktikabilität soll dabei der Restwert ausgeklammert werden.³⁷ Da die Ermittlung des merkantilen Minderwerts – wie die des Wiederbeschaffungswertes³⁸ – aber in der Praxis auf keine größeren Schwierigkeiten stößt³⁹, sollte der merkantile Minderwert m.E. in jedem Fall in die Vergleichsrechnung einbezogen werden.⁴⁰ In Anknüpfung an die Kfz-Mechaniker-Eigenreparatur-Entscheidung schlägt Eggert⁴¹ folgende Abstufung vor:

- ▷ Stufe 1: 100–130 %
Wenn es um Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert im Bereich zwischen 100 und 130 % des Wiederbeschaffungswertes geht, dann kann der Geschädigte auf Reparaturkostenbasis nur abrechnen, wenn er eine vollständige und fachgerechte Reparatur nachweist und das Fahrzeug selbst weiterbenutzt.
- ▷ Stufe 2: 70–100 %
Wenn die Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen, dann soll der Geschädigte die Möglichkeit der Reparaturkostenabrechnung bereits dadurch erhalten, dass er das Fahrzeug so weit repariert, dass es verkehrssicher ist und von ihm weiterbenutzt wird.⁴²
- ▷ Stufe 3: unter 70 %
Darüber hinaus hat er sich einer Empfehlung des Arbeitskreises V des 28. Verkehrsgerichtstages 1990 angeschlossen, dass in all den Fällen, in denen Reparaturkosten und merkantiler Minderwert nicht mehr als 70 % des Wiederbeschaffungswertes ausmachen, der Geschädigte unabhängig von der Durchführung der Reparatur nach Maßgabe des Sachverständigen-gutachtens Reparaturkosten verlangen kann.

Der BGH hat in der Karosseriebaumeister-Entscheidung dezidiert die 2. Stufe des 3-Stufen-Modells von Eggert übernommen. Das war entscheidungswesentlich. Zu den anderen beiden Stufen hat er sich explizit nicht geäußert. Die 70-%-Grenze hat er erwähnt. Zum Qualitätsstandard in der Marge zwischen 100 und 130 % hat er nur so viel gesagt, dass er sich dazu nicht äußern müsse.

5. Was wurde geklärt, was ist weiterhin offen

Geklärt ist die Reparaturqualität, wenn die Reparaturkosten (samt dem merkantilen Minderwert) nicht mehr als 100 % des Wiederbeschaffungswertes betragen.

Die vorliegende Entscheidung erübrigt künftig einen Streit über die Reparaturqualität in all den Fällen, in denen die Reparaturkosten und der merkantile Minderwert den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen. Das sind 85 % der Fälle⁴³, woraus sich die enorme praktische Bedeutsamkeit der Karosseriebaumeister-Entscheidung ergibt.⁴⁴ Konsequenterweise sind auch solche Konstellationen einzubeziehen, in denen bloß optische Beeinträchtigungen gegeben sind, die die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen, bei denen der Geschädigte aber auf jegliche Reparatur verzichtet und das Fahrzeug weiterbenutzt.⁴⁵ In anderen Fällen mögen wenige Hammerschläge gegen den am Reifen schlagenden Kotflügel genügen⁴⁶,

32 Sehr großzügig LG Kassel v. 21.9.1995 – 1 S 216/95, zfs 1996, 13 (15), wobei als Anhaltspunkt dient, dass die durchgeführten Reparaturen 75 % des Betrags, den der Sachverständige geschätzt hat, gekostet hätten. Darauf abstellend, dass die Arbeiten des Sachverständigen-gutachtens im Wesentlichen durchgeführt worden sind, OLG Düsseldorf v. 30.3.1998 – 1 U 124/97, SP 1998, 390; OLG Karlsruhe v. 29.4.1999 – 19 U 268/97, DAR 1999, 313 = OLGReport Karlsruhe 1999, 336 (in concreto aber abgelehnt); OLG Karlsruhe v. 14.1.2000 – 10 U 181/99, MDR 2000, 697 (in concreto ebenfalls abgelehnt); OLG Oldenburg v. 20.3.2000 – 11 U 92/99, NZV 2000, 469 = VersR 2001, 997; OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629; OLG Düsseldorf v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

33 OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 = VersR 2002, 629.

34 Eggert, DAR 2001, 20 ff.

35 Eggert, DAR 2001, 20 (22).

36 Eggert, DAR 2001, 20 (22).

37 Eggert, DAR 2001, 20 (25).

38 Eggert, ZAP 1997, Fach 9, 451 (474).

39 Lemcke, r+s 2002, 265 (268).

40 A. A. ohne nähere Begründung Diehl, zfs 1999, 16, der den merkantilen Minderwert bei Ermittlung der 130 % Schwelle nicht berücksichtigen will.

41 Eggert, DAR 2001, 20 (22 ff.).

42 So bereits OLG Hamm v. 10.6.1997 – 9 U 56/97, NZV 1997, 441 f. = OLGReport Hamm 1997, 242; OLG Düsseldorf v. 27.11.2000 – 1 U 2/00, VersR 2003, 520 f. = DAR 2001, 125; abl. Lemcke, r+s 2002, 265 (269); Trost, SP 2003, 16 f.

43 Eggert, ZAP 1997, Fach 9, 451 (460).

44 Bisher wurde der Geschädigte in solchen Fällen häufig auf die Totalschadensabrechnung verwiesen, so etwa OLG Schleswig v. 14.5.1997 – 9 U 95/96, VersR 1999, 202 = r+s 1997, 461; OLG Hamm v. 26.5.1997 – 6 U 44/97, r+s 1998, 64 = OLGReport Hamm 1998, 41.

45 Eggert, DAR 2001, 20 (24). So z.B. der Sachverhalt der Entscheidung LG Aachen v. 29.8.2002 – 6 S 5/02, VersR 2002, 1387 – Trost, in der dem Geschädigten eine Abrechnung auf Reparaturkostenabrechnung verwehrt wurde, was dazu geführt hat, dass sich sein Ersatzanspruch auf ca. 50 % des sich aus der Reparaturkostenabrechnung ergebenden Betrags belaufen hatte.

46 So das als argumentum ad absurdum gebrauchte Beispiel von Imbach, VersR 1996, 425 f., freilich zur Ablehnung des 30 %-Zuschlags. Dafür wird auch künftig erheblich mehr erforderlich sein. So auch Reitspiess, DAR 2003, 375, wenngleich er gespannt ist, in welcher Weise der BGH sich letztendlich äußern wird.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

wenn das ausreichend ist, um die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. In all diesen Fällen ist die Vereinnahmung der vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert allein davon abhängig, dass er das Gefährt weiterbenutzt und es nach den Zulassungsvorschriften auch weiterbenutzen darf. Er muss sich nach der seit 1.8.2002 geltenden Rechtslage lediglich den Abzug der nicht anfallenden Mehrwertsteuer nach § 249 Abs. 2 S. 2 BGB gefallen lassen. Entbehrlich ist auch die Umdeutung eines Leistungsbegehrens in ein Feststellungsbegehren⁴⁷ bzw. dessen Stattgebung⁴⁸, wenn die Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert nicht mehr als 100 % des Wiederbeschaffungswertes ausmachen und – vorläufig – eine bloß behelfsmäßige Reparatur vorgenommen worden ist. Sofern dadurch die Verkehrssicherheit wieder hergestellt ist, ist künftig schon dem Leistungsbegehren uneingeschränkt stattzugeben. Der Weg des Feststellungsbegehrens ist bei vorläufig bloß behelfsmäßiger Reparatur aber dann zu beschreiten, wenn sich die Reparaturkosten samt dem merkantilen Minderwert in der Marge zwischen 100 und 130 % des Wiederbeschaffungswertes bewegen. Wenn die Reparatur deshalb nicht durchgeführt wurde, weil der Ersatzpflichtige einen begehrten Vorschuss dafür verweigert hat, so ist das eine akzeptable Vorgangsweise.⁴⁹ Ansonsten sollte bedacht werden, dass der Kfz-Sachschaden grundsätzlich zeitnah zum Unfall reguliert werden soll, was bedeutet, dass der Geschädigte bloß eine – möglichst einmalige – Kapitalabfindung verlangen kann.

Ungeklärt sind die Anforderungen an die Reparaturqualität, wenn die Reparaturkosten (samt merkantilem Minderwert) sich in der Marge zwischen 100 und 130 % des Wiederbeschaffungswertes bewegen: Dazu hat der BGH nicht einmal eine Andeutung gemacht. M. E. sprechen die besseren Gründe dafür, auch insoweit, jedenfalls im Wesentlichen, der großzügigen Judikatur des OLG Düsseldorf sowie den Ausführungen von Eggert zu folgen. Es entbehrt nämlich nicht einer gewissen Ironie, dass die im Regelfall ersatzpflichtigen Haftpflichtversicherer sich bemühen, die zeitwertgerechte Reparatur populär zu machen, sie aber im Bereich zwischen 100 und 130 % als nicht fachgerecht ablehnen, um so dem Geschädigten die für ihn vorteilhaftere Reparaturkostenabrechnung aus der Hand zu schlagen.⁵⁰ Die Verwendung gebrauchter Ersatzteile steht einer fachgerechten Reparatur m. E. nicht entgegen. Entsprechendes gilt, wenn die Schäden nicht nach den Vorgaben des Sachverständigen, sondern auf andere Art behoben werden, ein Kotflügel nicht ausgetauscht, sondern bloß ausgeklopft wird. Am heikelsten ist wohl der Fall, dass nicht alle Schäden behoben worden sind. Insoweit wird vorgeschlagen auf die Gesamtumstände abzustellen. Eine solche Bezugnahme ist durchaus konfliktträchtig und sollte deshalb näher präzisiert werden. Strenge Anforderungen sind m. E. zu stellen bei Teilen, die für die Verkehrssicherheit bzw. die Sicherheit von Insassen des Fahrzeugs von Bedeutung sind. Insoweit ist es fragwürdig, ob in der Marge zwischen 100 und 130 % der Verzicht auf den Einbau eines Airbags⁵¹ unschädlich ist. Großzügiger kann man m. E. bei optischen Schäden sein. Tolerabel mag es daher sein, wenn anstelle einer Metalllackierung eine normale aufgetragen wird.⁵² Würde man darüber hinaus bei jeder Neulackierung darauf achten, ob diese ganz gleichmäßig aufgetragen worden ist, wie es das OLG Stuttgart⁵³ für bedeutsam erachtet hat, dann würde in so manchem rheinländischen Handwerksbetrieb kaum jemals eine fachgerechte Reparatur gelingen. Insoweit sollte man aber nicht zwischen den Schwaben und den Rheinländern bzw. dem Rest der Nation unterscheiden. Vielmehr sollte ein einheitlicher Maßstab gefunden werden. Skepsis ist angebracht, ob ein großzügigerer oder strengerer Maß-

stab angebracht ist nach Maßgabe des schützenswerten Integritätsinteresses des jeweiligen Geschädigten. In der Einzelfallentscheidung des Gerichts mag es der Billigkeit entsprechen, folgende Umstände für maßgeblich anzusehen:⁵⁴

- ▷ Wenn es sich um einen marktgängigen Typ handelt, kann der Geschädigte leichter auf eine Ersatzbeschaffung verwiesen werden, was dafür spricht, strengere Maßstäbe anzusetzen.⁵⁵ Entsprechendes gilt, wenn das Ende der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer naht, weil der Geschädigte dann auf die Anschaffung eines Neufahrzeugs verwiesen werden kann.⁵⁶
- ▷ Wenn der Eigentümer das Fahrzeug schon lange hat, ist er schutzwürdiger, als wenn er es gerade erst erworben hat.⁵⁷
- ▷ Je neuer ein Fahrzeug ist, umso strengere Maßstäbe gelten bei der Reparatur.⁵⁸
- ▷ Auch das Vorhandensein einer Vielzahl von Sonderausstattungen kann für ein besonderes Integritätsinteresse sprechen, weil der Geschädigte diese Kombination bei einer Ersatzbeschaffung schwerlich erreichen kann.⁵⁹
- ▷ Bedeutsam kann sein, wie lange der Geschädigte gesucht hat, um gerade dieses Fahrzeug zu erwerben.⁶⁰

M. E. sollte aber in Bezug auf die Vollständigkeit und Fachgerechtigkeit einer Reparatur ein möglichst objektiver, somit technischer Maßstab angelegt werden, der weitgehend frei von normativen Wertungen sein soll.⁶¹ Zu beachten ist dabei lediglich, dass bei einem älteren Fahrzeug die Verwendung gebrauchter Ersatzteile den status quo ante wieder herstellt, mag der Sachverständige auch von der Verwendung neuer Ersatzteile in seinem Gutachten ausgegangen sein. Insofern liegt gemessen am Schadenersatzrechtlichen Prinzip der Naturalrestitution keine minderwertige Reparatur vor. Wenig praktikabel erscheint es m. E. jedoch, wenn für den tolerablen Standard der Reparatur für die Bejahung oder

47 OLG Koblenz v. 6.3.1995 – 12 U 671/94, NZV 1995, 355 f.

48 OLG Hamm v. 16.8.1999 – 6 U 63/99, r+s 1999, 457 f.

49 Weitergehend Balke, PVR 2002, 36 f. Abl. Trost, SP 2003, 16 (17 f.) mit dem erwägenswerten Argument, dass der Geschädigte schon mithilfe der auf Totalschadensbasis erhaltenen Schadenersatzzahlung die Reparatur – jedenfalls zum Teil – finanzieren könnte, wenn er denn eine solche sogleich erhält und mir der abzulehnenden Polemik, dass es keine finanziell schwachen Geschädigten gebe, weil sie sich sonst kein Auto leisten könnten.

50 So auch Eggert, DAR 2001, 20 (27).

51 So OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629.

52 OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629; v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

53 OLG Stuttgart v. 18.12.2002 – 3 U 172/02, DAR 2003, 176 = PVR 2003, 152 – Balke.

54 Diehl, zfs 1997, 94 f. hält das Alter des Kfz, die Dauer der Benutzung sowie die mutmaßliche Restnutzungsdauer für bedeutsam.

55 OLG Düsseldorf v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, NZV 1997, 355 = r+s 1997, 286; v. 30.3.1998 – 1 U 124/97, SP 1998, 390 f.; OLG Stuttgart v. 18.12.2002 – 3 U 172/02, PVR 2003, 152 – Balke = DAR 2003, 176.

56 OLG Düsseldorf v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, NZV 1997, 355 = r+s 1997, 286.

57 OLG Düsseldorf v. 31.8.1988 – 1 U 111/87, NZV 1995, 232 = r+s 1995, 416; v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, NZV 1997, 355 = r+s 1997, 286; v. 30.3.1998 – 1 U 124/97, SP 1998, 390 f.

58 OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 f. = VersR 2002, 629.

59 OLG Düsseldorf v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

60 OLG Düsseldorf v. 30.3.1998 – 1 U 124/97, SP 1998, 390 f.; v. 10.3.1997 – 1 U 118/96, NZV 1997, 355 = r+s 1997, 286; v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

61 Gegenteilig OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 = VersR 2002, 629.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

Versagung der Abrechnung auf Gutachtensbasis Beweis darüber erhoben werden muss, ob es dem Geschädigten beim Erwerb des Fahrzeugs lediglich auf die Funktion als Transportmittel oder auch äußere „Reize“ des Fahrzeugs ankam.⁶² Das mag in einer Einzelfallentscheidung im Rahmen der Billigkeit eine Rolle spielen; für die außergerichtliche Regulierung von Massenschäden sind solche Anknüpfungspunkte indes wenig hilfreich. Abzuwehren ist es m. E., dass Reparaturdefizite durch Hinweis auf die besonders lange Besitzzeit kompensiert werden können.⁶³ Zu bedenken ist nämlich, dass der Geschädigte eine bestimmte Reparatur typischerweise im Vertrauen darauf vornimmt, dass die von ihm vorgenommene dazu führt, dass eine Abrechnung auf Reparaturkostenbasis erfolgt.⁶⁴ Wird sodann – nach welcher Wertung des Einzelfalles auch immer – ex post festgestellt, dass die vorgenommene Reparatur diesen Anforderungen nicht entspricht, fällt er – schadenersatzrechtlich – aus allen Wolken, weil es ihm dann passieren kann, dass er auf die Totalschadensabrechnung verwiesen wird und womöglich nur die Hälfte des Ersatzbetrags erhält, mit dem er gerechnet hat. Insofern ist es schon aus Gründen der Rechtssicherheit geboten, möglichst vorhersehbare Kriterien zu formulieren. Um einen abrupten Übergang von der Reparaturkosten- zur Totalschadensabrechnung zu vermeiden, wäre es überlegenswert, beim Einwand des Ersatzpflichtigen, dass keine umfassende und fachgerechte Reparatur gegeben sei, dem Geschädigten zur Nachbesserung eine zweite Chance einzuräumen. Auch wenn das Gewährleistungsrecht des Kaufvertrags nach der Schuldrechtsreform hier nicht unmittelbar anzuwenden ist, so ist doch die Wertung beachtlich, dass nach mangelhafter Erbringung einer Leistung eine zweite Chance gebührt. Der Geschädigte erbringt zwar dem Ersatzpflichtigen keine Leistung, weil er nach einer Schädigung, für dessen Folgen der Ersatzpflichtige einzustehen hat, sein eigenes Fahrzeug repariert bzw. reparieren lässt. Für den Umfang des Ersatzanspruchs ist aber bedeutsam, welchem Qualitätsstandard die Reparatur entspricht. Insofern besteht eine Parallele zum Verkäufer, dessen ungekürzter Kaufpreisanspruch ebenfalls davon abhängig ist, ob er eine mangelfreie oder eine mangelhafte Sache leistet. Dafür spricht schließlich noch der Umstand, dass der

Geschädigte in den seltensten Fällen selbst Hand anlegt. Vielmehr lässt er in einer Werkstatt reparieren. Ist die Reparatur nicht ordnungsgemäß erfolgt, hat die Werkstatt zur Aufrechterhaltung des vollen Werklohns das Recht, die aufgetretenen Mängel der Reparatur zu beheben. Es wäre dann wenig einleuchtend, wenn die Werkstatt zwar den vollen Werklohn durch diese Nachbesserung aufrechterhalten kann, der Besteller aber einen Folgeschaden auf die Werkstatt überwälzen könnte. Dieser könnte sich daraus ergeben, dass bei Überprüfung der Reparaturqualität im Verhältnis zwischen Geschädigtem und Ersatzpflichtigen sich Beanstandungen ergeben, die dazu führen, dass der Ersatzpflichtige bloß auf Totalschadensbasis abrechnen könnte. Die mitunter durchaus beachtliche Differenz zur Reparaturkostenabrechnung wäre dann ein Folgeschaden der schuldhaft mangelhaften Reparatur, für die der Betreiber der Werkstatt dem Besteller gegenüber aufzukommen hätte.

Von der Frage des Reparaturstandards nach materiellem Recht ist die des Nachweises zu trennen. Maßgeblich ist in jedem Fall das Reparaturergebnis. Auf eine Offenlegung des Reparaturweges kommt es nicht an.⁶⁵ Mag der Ersatzpflichtige im Weg des § 142 ZPO auch die Vorlage der – detaillierten – Rechnung erzwingen können⁶⁶, so ist diese doch nicht mehr als ein Beweismittel unter mehreren. Wie eine jüngere E des OLG Düsseldorf⁶⁷ zeigt, darf deren Bedeutung auch nicht überschätzt werden. Darin hatte die Werkstatt eine höhere Rechnung als die Gutachtenschätzung vorgelegt. Wegen des Verwandtschaftsverhältnisses zwischen Geschädigtem und dem Betreiber der Werkstatt – Vater und Sohn – hat das Gericht dieser zu Recht keine allzu große Bedeutung beigemessen. Darüber hinaus liegt bei einer Eigenreparatur eine solche von vornherein nicht vor. Auf der sicheren Seite ist der Geschädigte gewiss, wenn der Beweisantritt durch ein gerichtliches Gutachten erfolgt.⁶⁸ Freilich wird man für die außergerichtliche Regulierung – schon aus Kostengründen – nicht stets verlangen können, dass der Geschädigte vorsorglich einen Gerichtssachverständigen zur Beweissicherung heranzieht. M. E. müsste es genügen, dass der Geschädigte nach Abschluss der Reparatur dem Ersatzpflichtigen unter Setzung einer angemessenen Frist die Möglichkeit einräumt, das reparierte Fahrzeug besichtigen zu lassen. Wenn er davon keinen Gebrauch macht, ist es m. E. als treuwidrig anzusehen, wenn er sich nachher darauf beruft, dass die Reparatur nicht dem für die Reparaturkostenabrechnung erforderlichen Standard entsprach, also bis 100 % des Wiederbeschaffungswertes das Fahrzeug verkehrstauglich war bzw. in der Marge zwischen 100 und 130 % das Fahrzeug umfassend und fachgerecht wiederhergestellt worden ist. Manche Untergerichte⁶⁹ haben zu Recht als Nachweis für diesen Zustand akzeptiert, dass der Geschädigte die Bescheinigung eines Sachverständigen vorgelegt hat, aus der hervorgeht, dass dieser das Fahrzeug nach der Reparatur in Bezug auf den erforderlichen Standard untersucht hat. Die bloße Bescheinigung, dass dem Sachverständigen das Fahrzeug vorgeführt wurde⁷⁰, eine Bescheinigung der Werkstatt⁷¹ oder ein schlichtes Foto⁷² wurde als nicht ausreichend angesehen.

Ungeklärt ist schließlich, ob dem Geschädigten die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung zustehen soll, wenn die Reparaturkosten (samt dem merkantilen Minderwert) nicht mehr als 70 % des Wiederbeschaffungswertes ausmachen

Offen ist, ob der BGH die 70 %-Grenze akzeptiert⁷³, bis zu der nach Ansicht von Eggert der Geschädigte unabhängig von einer Betätigung des Integritätsinteresses fiktive Reparaturkosten verlangen können soll. Mag in dieser Marge so mancher Sachverständiger auf die Ermitt-

62 So aber OLG Düsseldorf v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

63 So aber Eggert, ZAP 1997, Fach 9, 451 (464).

64 Insofern ist eine andere Interessenlage bei der Abrechnung auf Basis fiktiver Reparaturkosten im Fall einer Veräußerung oder Inzahlungsgabe gegeben. Entweder die fiktiven Reparaturkosten spielen keine Rolle, weil sie bloß bis zur Höhe der Wiederbeschaffungskosten gebühren. Oder aber sie gehen darüber hinaus und sind vom Ersatzpflichtigen geschuldet, etwa bei Anerkennung der 70 %-Schwelle; sie stellen dann ein – berechtigtes? – Zubrot für den Geschädigten dar, dessen Disposition aber nicht vom Erhalt dieses Zubrots abhängig war.

65 LG Gießen v. 13.12.1995 – 1 S 423/95, DAR 1996, 95 = r+s 1996, 140 (142); OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 = VersR 2002, 629.

66 So jedenfalls Greger, NJW 2002, 1477 f.; diesem folgend Ch. Huber, Das neue Schadensersatzrecht (2003) § 1 Rz. 49 ff.

67 OLG Düsseldorf v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138.

68 Dafür Eggert, VA 2003, 94 (96).

69 LG Gießen v. 13.12.1995 – 1 S 423/95, DAR 1996, 95 = r+s 1996, 140 (142); OLG Karlsruhe v. 29.11.1996 – 14 U 207/95, zfs 1997, 53; OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, NZV 2001, 475 = VersR 2002, 629; v. 22.7.2002 – 1 U 230/01, VA 2002, 138 (hier freilich auch Nachbesichtigung durch Sachverständigen des Ersatzpflichtigen); so auch Balke, PVR 2002, 126 f.

70 OLG Saarbrücken v. 5.11.1998 – 3 U 781/97, SP 1999, 91 f.

71 OLG Hamm v. 17.12.2001 – 13 U 132/01, NZV 2002, 272 = OLGReport Hamm 2002, 209.

72 OLG Düsseldorf v. 12.2.1996 – 1 U 28/95, VersR 1996, 904 f. = NZV 1996, 279.

73 In diesem Sinn LG Osnabrück v. 7.4.1993 – 1 S 177/92, DAR 1993, 265 f.; Pamer, NZV 2000, 490 ff.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

lung eines Wiederbeschaffungs- bzw. Restwertes verzichten und mögen das auch viele Haftpflichtversicherer hinnehmen, so ist nach derzeitiger Rechtsprechung jedoch auch bei Reparaturkosten – samt merkantilem Minderwert – bis 70 % des Wiederbeschaffungswertes folgender Einwand möglich: Ohne Durchführung einer Reparatur muss sich der Geschädigte nach dem Wirtschaftlichkeitspostulat auf die Abrechnung verweisen lassen, die den Ersatzpflichtigen am wenigsten belastet. Und das kann unabhängig von der Höhe der Reparaturkosten durchaus auch die nach den Wiederbeschaffungskosten sein. Vom Gesichtspunkt der Praktikabilität mag es gewiss lästig sein, bei relativ geringen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungs- und Restwert schätzen zu müssen, so dass unter diesem Gesichtspunkt die 70 %-Schwelle viel für sich hat.⁷⁴ Aus dogmatischer Sicht ist aber nicht ohne Weiteres einsichtig, warum der Geschädigte bis zu einer bestimmten Marge Reparaturkosten fiktiv abrechnen können soll, selbst wenn er sich für die Inzahlunggabe des Wracks entscheidet und die vereinnahmten fiktiven Reparaturkosten samt fiktivem merkantilem Minderwert wesentlich mehr ausmachen als die Differenz zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert. Es ist auf den ersten Blick somit nicht ohne weiteres ersichtlich, welche inhaltlichen Gründe für eine solche Überkompensation sprechen sollten. Wie bei der Bezugnahme des Integritätzuschlags von 30 % auf den ungekürzten Wiederbeschaffungswert neben Praktikabilitätsüberlegungen auch inhaltliche Gründe eine Rolle spielen, verhält es sich auch hier: Wie Lemcke⁷⁵ berichtet, besteht bei relativ neuwertigen Fahrzeugen die Gefahr, dass wegen der hohen Restwertgebote ziemlich rasch die Grenze des wirtschaftlichen Totalschadens erreicht wird, weshalb die 70 %-Grenze insoweit einen Schutz des Geschädigten darstellt, sich nicht auf die Totalschadensabrechnung verweisen lassen zu müssen. Auch wenn man das akzeptiert, ist es folgerichtig, den Geschädigten zu schützen, der reparieren will und der davor bewahrt werden soll, sein vertrautes Gefährt durch ein x-beliebiges zu ersetzen, das er aus einer negativen Auslese auswählen muss. Keine Notwendigkeit besteht aber, dem Geschädigten, der sein beschädigtes Fahrzeug in Zahlung gibt, bis zu einer bestimmten Marge eine Abrechnung auf Reparaturkosten ohne Durchführung der Reparatur zu ermöglichen. Das gilt umso mehr, wenn man aus der DEKRA-Entscheidung über die Besonderheiten des Anlassfalles hinaus ableiten sollte, dass eine fiktive Abrechnung stets nach der Luxusvariante der Reparatur, nämlich der im Porschezentrum, erfolgen kann. In solchen Fällen würde dann im Regelfall gegen das Bereicherungsverbot verstoßen, der Geschädigte erhalte – anders als in der Anlassentscheidung – wesentlich mehr als einen Ausgleich seiner Einbuße. Der Unfall würde für ihn zur „unverdienten“ Erwerbsquelle werden.

6. Ausbau zu einem 4-Stufen-Modell?

Überlegenswert könnte sein, das 3-Stufenmodell von Eggert um eine weitere Stufe auszubauen. Vom Grundprinzip anerkennt der BGH, dass es sich bei der Ersatzbeschaffung und der Reparatur jeweils um Ausprägungen der Naturalrestitution handelt. Sollte bei der Abrechnung auf Reparaturkostenbasis mehr herauskommen als bei der Abrechnung auf Basis der Wiederbeschaffungskosten muss der Geschädigte eine entsprechende Reparatur nachweisen. Betragen die Reparaturkosten samt merkantilem Minderwert zwischen 100 bis 130 % des Wiederbeschaffungswertes, muss es eine umfassende und fachgerechte sein, in der Marge bis 100 % des Wiederbeschaffungswertes kommt es lediglich darauf an, dass das Fahrzeug weiterbenutzt und die Verkehrssicherheit gegeben ist. Es erhebt sich die Frage, ob

diese Gedanken nicht mutatis mutandis auf die Ersatzbeschaffung übertragbar sind.⁷⁶ Auch wer ein Ersatzfahrzeug anschafft, nimmt eine Restitution vor; wer das aber nicht tut und den Ersatzbetrag für einen ganz anderen Zweck verwendet, bei dem führt die h. M. dazu, dass der Geschädigte durch das schädigende Ereignis seinen in einer Sache gebundenen Vermögenswert so in Geld verwandeln kann, als würde er eine – fiktive – Ersatzbeschaffung tätigen. Insoweit ist eine Überkompensation gegeben. Folgerichtig wäre es m. E., dem Geschädigten in solchen Fällen lediglich den Zeitwert zuzubilligen, der beim Kfz eines Verbrauchers um die Händlerspanne und die Werkstattgarantie⁷⁷, quantitativ ca. 20 %, unter dem Wiederbeschaffungswert liegt.⁷⁸ Der Geschädigte stünde so, wie er ohne schädigendes Ereignis gestellt wäre. Er bekommt das Geldäquivalent, das sich bei Umwandlung des Sachwertes in Geld ergibt, nämlich den Veräußerungswert an einen Gebrauchtwagenhändler.⁷⁹ Ob der Geschädigte überhaupt eine Restitution vornimmt bzw. ob er sich für die Ersatzbeschaffung oder Reparatur entscheidet, das muss ohnehin schon wegen der Nutzungsausfallentschädigung bzw. der Mietwagenkosten festgestellt werden. Ob repariert wird oder Ersatz beschafft wird, dauert unterschiedlich lange – dementsprechend fällt der Nutzungsausfallsschaden verschieden hoch aus. Wenn aber auf jegliche Restitution verzichtet wird, gebührt ein Nutzungsausfallsschaden von vornherein nicht. Denn im Unterschied zum Substanzschaden einer Sache kann der Nutzungsausfallsschaden gerade nicht fiktiv abgerechnet werden.⁸⁰ Das neue Schadensrecht, das nach zutreffender Ansicht von Greger⁸¹ nicht allein Auswirkungen auf die Ersatzfähigkeit der Mehrwertsteuer hat, liefert dafür ein zusätzliches Argument. Bei der Frage, welche Restitution ausreichend ist für die Erstattung der Mehrwertsteuer, ist m. E. darauf abzustellen, ob eine Restitution im weiteren Sinn gegeben ist. Das ist nicht nur zu bejahen, wenn der Geschädigte ein dem beschädigten im unfallfreien Zustand möglichst ähnliches Gefährt anschafft. Vielmehr kann das Ersatzfahrzeug ein bisschen davon abweichen, ein wenig größer oder kleiner sein, oder auch mit einer neueren Technologie ausgestattet sein. Auch der Kauf eines Neufahrzeugs ist darunter zu subsumieren.⁸² Das ist schon deshalb so, weil eine durchaus zu respektierende Skepsis des Geschädigten gegenüber der Anschaffung eines Gebrauchtfahrzeugs vorhanden sein mag.

74 So auch Steffen, Homburger Tage 1991, 7 (15); Steffen, DAR 1997, 297 (301).

75 Lemcke, r+s 2002, 265 (269 f.).

76 In diesem Sinn bereits Lipp, NZV 1996, 7 (11).

77 Kirchhoff, MDR 1999, 273 f.

78 Ebenso Lipp, NZV 1996, 7 (9).

79 So bereits Ch. Huber, Fragen der Schadensberechnung² (1994) 144; abl. Schiemann, FS Steffen (1995) 399, 400 mit dem Hinweis, dass der Schadensfall kein Zwangsverkauf sei. Dem ist freilich entgegenzuhalten, dass dieser Wert im Sinn des Kompensationsinteresses lediglich den Mindestwert darstellt, auf den sich der Geschädigte nur dann verweisen lassen muss, wenn es ihm nicht um die reale Wiederherstellung im weitesten Sinn geht, sondern um die Umwandlung seines in der Sache gebundenen Vermögenswert in Geld. Härte er das gewollt, hätte er gleichfalls veräußern müssen.

80 BGH v. 23.3.1976 – VI ZR 41/74, BGHZ 66, 259 (249) = MDR 1976, 830 = NJW 1976, 1396; v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR 1993, 313 = NJW 1992, 1618 (1620) = VersR 1992, 710 – Freundorfer.

81 Greger, NZV 2002, 385.

82 Ausführlich dazu Ch. Huber, Das neue Schadensersatzrecht (2003) § 1 Rz. 270 ff. unter Hinweis auf BGH v. 8.12.1987 – VI ZR 53/87, BGHZ 102, 322 = MDR 1988, 396 = EWIR § 249 BGB 2/88, 553 – Schiemann = JuS 1988, 988 – Emmerich, Restriktiver aber Greger, NZV 2002, 385 (387), der auch die Anschaffung einer neuen Sache nicht als Restitution im weiteren Sinn akzeptiert mit der Folge, dass in einem solchen Fall jeglicher Mehrwertsteuerersatz zu versagen ist.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung

Keine Restitution im weiteren Sinn wäre hingegen gegeben, wenn der Geschädigte einen BMW anstelle eines Fiat Uno anschafft oder umgekehrt oder auch nach Beschädigung des Motorrads ein Auto kauft. Auch der Verzicht auf den entsprechenden Bedarf führt dazu, dass die auf den Wiederbeschaffungswert entfallende Mehrwertsteuer nicht gebührt, mag die Deckung eines anderen Konsumbedarfs ebenfalls mit Mehrwertsteuer belastet sein. Nach neuem Schadensrecht kommt es auf diese Reaktion des Geschädigten für das Ausmaß seines Ersatzanspruchs schon für die Frage der Ersatzfähigkeit der Mehrwertsteuer an. Es liegt m. E. nahe, je nach Vornahme einer Restitution oder Verzicht darauf dem Geschädigten den höheren Wiederbeschaffungswert oder den geringeren Zeitwert zuzugestehen, mit anderen Worten den Veräußerungs- oder den Einkaufswert eines seriösen Gebrauchtwagenhändlers. Gegen diese Differenzierung könnte ins Treffen geführt werden, dass es sich dabei um einen zusätzlichen Wert handelt, den der Sachverständige ermitteln muss, was die Schadensregulierung weiter kompliziert. Dies trifft indes nicht zu, weil der Einkaufspreis des Händlers im Durchschnitt um 20 % unter dem Verkaufspreis liegen wird. Darüber hinaus werden die durchschnittlichen Händlermargen bei den jeweiligen Fahrzeugen schon deshalb ermittelt werden müssen, weil diese bei der Ermittlung des Abzugs der Mehrwertsteuer nach Maßgabe der Differenzbesteuerung gem. § 25a UStG eine Rolle spielen.⁸³

III. Wichtige noch ungelöste Probleme – Leitbildcharakter des OLG Düsseldorf

Der 6. Senat hat mit dem Doppelspruch vom 29.4.2003 zu zwei konkreten Problemen Stellung bezogen, wobei Sachverhalte wie der der DEKRA-Entscheidung in etwa so häufig vorkommen werden wie die sprichwörtliche Stecknadel im Heuhaufen. Ob sich der BGH an die darin gemachten Aussagen auch in anderem Kontext gebunden erachtet, bleibt abzuwarten. Dass er den vom Gesetzgeber gewünschten Weg der weiteren Einschränkung der fiktiven Schadensabrechnung nicht einzuschlagen gedenkt, hat er indes deutlich zum Ausdruck gebracht.

⁸³ Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf E. Fuchs/Pamer, Regel- und Differenzbesteuerung für Pkw, Geländewagen und Transporter (2003); Pamer, Die Mehrwertsteuer beim Fahrzeugschaden (2003).

⁸⁴ Zu den Anforderungen an eine vollständige und fachgerechte Reparatur OLG Düsseldorf VA 2002, 38; zum Integritätszuschlag trotz alsbaldigen Verkaufs des Fahrzeugs OLG Düsseldorf v. 17.3.2003 – 1 U 140/02, VA 2003, 80; zur Erhaltung des Integritätszuschlags bei einem Sachverständigengutachten über 130 % durch eine billigere alternative Reparaturmethode OLG Düsseldorf v. 25.4.2001 – 1 U 9/00, VersR 2002, 629 = NZV 2001, 475.

Die Karosseriebaumeister-Entscheidung wird hingegen enorme praktische Auswirkungen haben. Die Ersatzpflichtigen mögen insoweit ein letztes Rückzugsgefecht liefern, indem sie darauf verweisen könnten, dass auch in dieser Entscheidung der Geschädigte eine fachlich versierte Person, nämlich ein Karosseriebaumeister war. In den vielen anderen Eigenreparaturfällen wird dies nicht so sein. Das steht m. E. freilich der Abrechnung auf Basis des Sachverständigengutachtens nicht entgegen, weil es insoweit nicht darauf ankommt, wer bei der Reparatur Hand anlegt, sondern ausschließlich darauf, in welchem Zustand sich das Fahrzeug befindet, ob es verkehrtauglich ist oder nicht.

Einige andere zentrale Fragen der Regulierung eines Kfz-Sachschadens sind aber nach wie vor ungelöst. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien die folgenden genannt:

- ▷ Welchen Anforderungen muss eine vollständige und fachgerechte Reparatur in der Marge zwischen 100 und 130 % genügen?
- ▷ Verliert der Geschädigte durch alsbaldigen Verkauf des reparierten Fahrzeugs die ihm an sich zustehende Befugnis, auf Basis der Reparaturkosten abzurechnen?
- ▷ Kann der Geschädigte durch eine kostengünstigere Reparatur sich den Integritätszuschlag erhalten? Wenn das Sachverständigengutachten mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes ergibt, soll dann der Geschädigte die Möglichkeit haben, durch eine vollständige und fachgerechte, aber doch anders geartete Reparatur, deren Kosten weniger als 130 % ausmachen, die Verweisung auf die Totalschadensabrechnung abzuwenden?

Die Erörterung all dieser Probleme würde den Rahmen eines Besprechungsaufsatzes der beiden aktuellen BGH-Entscheidungen bei weitem sprengen. Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang lediglich darauf, dass der BGH in der Karosseriebaumeister-Entscheidung die Ansicht von Eggert und des OLG Düsseldorf vollinhaltlich übernommen hat. Zu den drei angeschnittenen Problembereichen gibt es ebenfalls Stellungnahmen von Eggert bzw. aus jüngerer Zeit umfassend begründete Entscheidungen des OLG Düsseldorf,⁸⁴ das auf diesem Gebiet derzeit zweifellos der Meinungsführer ist. Der mit der Schadensregulierung befasste Praktiker ist gut beraten, auch außerhalb des OLG-Sprengels dieses Gerichts gerade die Judikatur des OLG Düsseldorf mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Kfz-Recht und Verkehr

Schadensersatzes ein. Das konkrete Verhalten des Geschädigten beeinflusst die Schadenshöhe nicht, solange die Schadensberechnung das Gebot der Wirtschaftlichkeit und das Verbot der Bereicherung beachtet. In diesem Rahmen ist der Geschädigte grundsätzlich hinsichtlich der Verwendung des zum Schadensausgleich erhaltenen Geldbetrages frei (vgl. BGH, Urt. v. 20.6.1989 – VI ZR 334/88, MDR 1990, 41 = VersR 1989, 1056 f. m. w. N.; v. 29.4.2003 – VI ZR 393/02, nachstehend abgedruckt; Weber, VersR 1990, 934 [938 ff.]; Steffen, NZV 1991, 1 [2]; ders., NJW 1995, 2057 [2059 f.]). ...

Volltext-Bestellnummer 26684

Schadensersatz für unfallgeschädigten Pkw

BGB § 249

Der Geschädigte kann zum Ausgleich des durch einen Unfall verursachten Fahrzeugschadens die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts ohne Abzug des Restwerts verlangen, wenn er das Fahrzeug tatsächlich reparieren lässt und weiter nutzt. Die Qualität der Reparatur spielt jedenfalls so lange keine Rolle, als die geschätzten Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen.

BGH, Urt. v. 29.4.2003 – VI ZR 393/02
(LG Aachen – 7 S 134/02; AG Eschweiler)

Sachverhalt:

Der Kläger beehrte Ersatz seines restlichen Sachschadens aus einem Verkehrsunfall, für den die Beklagte als Haftpflichtversicherer des Unfallgegners in vollem Umfang einzustehen hat. Die für die Reparatur des Pkw des Klägers erforderlichen Kosten schätzte der Kfz-Sachverständige D. auf 24.337,24 DM. Für die verbleibende Wertminderung des Pkw veranschlagte er 1.500 DM; den Wiederbeschaffungswert schätzte er auf 30.300 DM und den Restwert auf 8.000 DM. Der Kläger, der Karosseriebaumeister ist, reparierte das Fahrzeug selbst. Seinen Schaden rechnete er auf der Grundlage des Gutachtens ab und verlangte unter Einbeziehung der Kosten für den Sachverständigen, das Abschleppen und die Anmietung eines Ersatzfahrzeuges sowie allgemeiner unfallbedingter Auslagen insgesamt 31.028,83 DM. Die Beklagte erstattete unter Berücksichtigung ihres Restwertangebotes i. H. v. 10.000 DM vorprozessual 25.611,59 DM.

Der Kläger verlangte weitere 5.417,24 DM. Er behauptete unter Berufung auf ein Schreiben des Kfz-Gutachters D., dass er das Fahrzeug als Karosseriebaumeister ordnungsgemäß in Eigenregie in Stand gesetzt habe und die Schäden zwischenzeitlich beseitigt seien.

Der Klage wurde in allen Rechtszügen stattgegeben.

Aus den Gründen:

... Nach § 249 BGB hat, wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Geschädigte statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Für die Berechnung von Kraftfahrzeugschäden stehen dem Geschädigten im Allgemeinen zwei Wege der Naturalrestitution zur Verfügung: die Reparatur des Unfallfahrzeugs oder die Anschaffung eines (gleichwertigen) Ersatzfahrzeuges. Dabei ist der Geschädigte nach dem gesetzlichen Bild des Schadensersatzes Herr des Restitutionsgeschehens. Er bleibt es auch in dem Spannungsverhältnis, das durch

den Interessengegensatz zwischen ihm und dem Schädiger bzw. dessen Versicherer besteht (vgl. BGH, Urt. v. 30.11.1999 – VI ZR 219/98, BGHZ 143, 189 [194] = MDR 2000, 330). Diese Stellung findet Ausdruck in der sich aus § 249 S.2 BGB a.F. (nunmehr § 249 Abs.2 S.1 BGB) ergebenden Ersetzungsbefugnis und der freien Wahl der Mittel zur Schadensbehebung. Der Geschädigte ist auf Grund der nach anerkannten schadensrechtlichen Grundsätzen bestehenden Dispositionsfreiheit auch in der Verwendung der Mittel frei, die er vom Schädiger zum Schadensausgleich beanspruchen kann (vgl. BGH, Urt. v. 20.6.1989 – VI ZR 334/88, MDR 1990, 41 = VersR 1989, 1056 f. m. w. N.; Weber, VersR 1990, 934 [938 ff.]; Steffen, NZV 1991, 1 [2]; ders., NJW 1995, 2057 [2059 f.]). Er ist weder dazu verpflichtet, sein Fahrzeug zu reparieren noch es zur Reparatur in eine Kundendienstwerkstatt zu geben, deren Preise i. d. R. Grundlage der Kostenschätzung sind. Es bleibt vielmehr ihm überlassen, auf welche Weise er sein Fahrzeug wieder in Stand setzt (vgl. BGHZ 54, 82 [86] = MDR 1970, 751; BGH v. 20.6.1989 – VI ZR 334/88, MDR 1990, 41 = VersR 1989, 1056 m. w. N. und v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR 1993, 313 = VersR 1992, 710).

Verursacht allerdings bei mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten eine den geringeren Aufwand, ist der Geschädigte grundsätzlich auf diese beschränkt. Nur der für diese Art der Schadensbehebung nötige Geldbetrag ist i. S. v. § 249 S.2 BGB a.F. zur Herstellung erforderlich (vgl. BGH, Urt. v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 [368] = MDR 1992, 131; v. 15.10.1991 – VI ZR 67/91, BGHZ 115, 375 [378] = MDR 1992, 132, jeweils m. w. N.; v. 5.3.1985 – VI ZR 204/83, MDR 1985, 748 = VersR 1985, 593; v. 21.1.1992 – VI ZR 142/91, MDR 1992, 851 = VersR 1992, 457; v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR 1993, 313 = VersR 1992, 710). Der zu gewährende Schadensausgleich wird außerdem begrenzt durch das schadensrechtliche Bereicherungsverbot, das besagt, dass der Geschädigte zwar vollen Ersatz verlangen kann, an dem Schadensfall aber nicht „verdienen“ soll (vgl. BGH, Urt. v. 20.6.1989 – VI ZR 334/88, MDR 1990, 41 = VersR 1989, 1056 f. m. w. N.).

Diese schadensrechtlichen Grundsätze lassen sich nicht isoliert verwirklichen. Sie stehen vielmehr zueinander in einer Wechselbeziehung (vgl. Steffen, NJW 1995, 2057 [2059 f.]). Demzufolge darf in Verfolgung des Wirtschaftlichkeitspostulates das Integritätsinteresse des Geschädigten, das auf Grund der gesetzlich gebotenen Naturalrestitution Vorrang genießt, nicht verkürzt werden. Die Schadensrestitution darf nicht beschränkt werden auf die kostengünstigste Wiederherstellung der beschädigten Sache; ihr Ziel ist vielmehr, den Zustand wiederherzustellen, der wirtschaftlich gesehen der hypothetischen Lage ohne Schadensereignis entspricht (vgl. BGH v. 15.10.1991 – VI ZR 67/91, BGHZ 115, 375 [378] = MDR 1992, 132, m. w. N.).

Hiernach kann der Kläger die vom Sachverständigen D. geschätzten Reparaturkosten in voller Höhe beanspruchen. Entgegen der Ansicht der Revision wird sein Anspruch im Streitfall nicht durch die Kosten des Wiederbeschaffungsaufwandes (d. h. Wiederbeschaffungswert abzgl. Restwert) begrenzt. Der erkennende Senat hat die zu Grunde liegende Frage, ob Reparaturkosten auf Gutachtensbasis in voller Höhe auch dann verlangt werden können, wenn die Reparatur nicht in vollem Umfang den Anforderungen des Sachverständigen entspricht, sondern das Fahrzeug nur in einen funktionsfähigen Zustand versetzt wird, in dem es weiter benutzt werden kann, bisher nicht entschieden. Die Frage wird in der Rechtsprechung der Instanzgerichte nicht einheitlich beantwortet.

Haftungs- und Versicherungsrecht

Die überwiegende Anzahl der Gerichte spricht Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungsaufwands zu. Für eine darüber hinausgehende Inanspruchnahme des Schädigers müsse der Geschädigte das Fahrzeug zum Zwecke der Weiterbenutzung fachgerecht in Stand setzen. Dies gebiete das sich aus § 249 S. 2 BGB a. F. ergebende Wirtschaftlichkeitspostulat und das schadensrechtliche Bereicherungsverbot, weil der Restwert des Fahrzeuges trotz des Schadens im Vermögen des Geschädigten verbleibe (vgl. OLG Nürnberg v. 19.4.1990 – 2 U 4280/89, NZV 1990, 465; OLG München ZfS 1991, 303; bisher OLG Düsseldorf v. 28.12.1994 – 1 U 263/93, OLGReport Düsseldorf 1995, 120 = NZV 1995, 232; OLG Saarbrücken v. 4.6.1998 – 3 U 752/97-39, MDR 1998, 1346; OLG Karlsruhe v. 14.1.2000 – 10 U 181/99, MDR 2000, 697; OLG Hamm v. 23.6.1999 – 6 U 16/99, OLGReport Hamm 2000, 184 = VersR 2000, 1122; OLG Köln ZfS 2002, 74; OLG Frankfurt OLGReport Frankfurt 2002, 81).

Die Gegenmeinung billigt dem Geschädigten Reparaturkostenersatz bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts unter Ausklammerung des Restwerts zu. Sie begründet dies damit, dass mit der Berücksichtigung des Restwerts bei der Berechnung des Schadensersatzes in die Ersetzungsbefugnis und die Dispositionsfreiheit des Geschädigten eingegriffen würde. Hinzu komme, dass die Bestimmung eines fiktiven Restwerts die Schadensabrechnung mit weiterer Unsicherheit belaste und im Allgemeinen verzögere (vgl. OLG Düsseldorf DAR 2001, 125 m.w.N.; LG Wiesbaden ZfS 2000, 250; Eggert, DAR 2001, 20; zum Restwert: BGH, Urt. v. 30.11.1999 – VI ZR 219/98, BGHZ 143, 189 [194] = MDR 2000, 330; vgl. auch die Empfehlung des 28. VGT NZV 1990, 103, die Grenze bei 70 % des Wiederbeschaffungswerts zu ziehen).

Der Senat schließt sich der letztgenannten Auffassung an. Auch wenn die geschätzten Kosten der Instandsetzung den Wiederbeschaffungsaufwand übersteigen, steht dies mit den Grundsätzen des Schadensrechts im Einklang. Der Senat hat bereits im Urt. v. 15.10.1991 (vgl. BGH, Urt. v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 [371 ff.] = MDR 1992, 131) entschieden, dass in den Fällen, in denen der Geschädigte sein beschädigtes Fahrzeug tatsächlich repariert, bei der für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeitsgrenze einer Reparatur erforderlichen Vergleichsbetrachtung zwischen den Reparaturkosten und den Kosten der Ersatzbeschaffung auf Seiten der Letzteren eine Kürzung des Wiederbeschaffungswerts um den Restwert im Allgemeinen unterbleibt. Dieser Grundsatz gilt auch hier, ohne dass es insoweit auf die Qualität der Reparatur ankommt. Wird der Pkw vom Geschädigten tatsächlich repariert und weiter genutzt, so stellt sich der Restwert lediglich als hypothetischer Rechnungsposten dar, den der Geschädigte nicht realisiert und der sich daher in der Schadensbilanz nicht niederschlagen darf.

Erst die Unverhältnismäßigkeit bildet bei einer möglichen Naturalrestitution die Grenze, ab welcher der Ersatzanspruch des Geschädigten sich nicht mehr auf Herstellung (Naturalrestitution), sondern allein noch auf den Wertausgleich des Verlustes in der Vermögensbilanz (Kompensation) richtet (BGH, Urt. v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 [367] = MDR 1992, 131). Hiervon hat der Senat eine Ausnahme gemacht, wenn der Geschädigte bei einem besonderen Integritätsinteresse an dem Erhalt des ihm vertrauten Kraftfahrzeugs das Fahrzeug mit einem Aufwand bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswerts in Stand setzen lässt (vgl. BGH, Urt. v. 15.10.1991 – VI ZR 314/90, BGHZ 115, 364 [371] = MDR 1992, 131 m. Anm. von Lipp = NZV 1992, 70 ff.; Urt. v. 17.3.1992 – VI ZR 226/91, MDR

1993, 313 = VersR 1992, 710; v. 8.12.1998 – VI ZR 66/98, MDR 1999, 293 = VersR 1999, 245). Ob es für diesen Zuschlag auf die Qualität der Reparatur ankommt, bedarf vorliegend keiner Entscheidung, weil hier die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs nicht übersteigen.

Bei dieser Sachlage hat das Berufungsgericht zu Recht dem Geschädigten die Schadensabrechnung auf der Grundlage der geschätzten Reparaturkosten ohne Begrenzung auf den Wiederbeschaffungsaufwand zugebilligt. Nach den revisionsrechtlich nicht zu beanstandenden Feststellungen im Berufungsurteil ist durch die Reparaturmaßnahmen des Klägers die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs wiederhergestellt worden. Der Kläger hat das Fahrzeug auch weiter genutzt. Zu weiterer Aufklärung der Art und Qualität der Reparatur war das Berufungsgericht nach § 287 ZPO nicht verpflichtet, nachdem die Beklagte nicht bestritten hat, dass das Fahrzeug in dem vom Sachverständigen D. bestätigten Umfang repariert worden ist. Die Beklagte hat auch nicht infrage gestellt, dass die geschätzten Reparaturkosten der Höhe nach grundsätzlich gerechtfertigt sind.

Volltext-Bestellnummer 26683



Haftungs- und Versicherungsrecht

Wirksamkeit des vereinbarten Selbstbehaltes in der privaten Krankenversicherung

VVG § 6; AGBG § 9

Ein privater Krankenversicherer darf sich auf eine vereinbarte prozentuale Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers für den Fall der Krankenhausbehandlung in den alten Bundesländern auch dann berufen, wenn der Versicherungsnehmer unfreiwillig in einem dort gelegenen Krankenhaus behandelt wird.

BGH, Urt. v. 14.5.2003 – IV ZR 140/02
(OLG Saarbrücken – 5 U 781/01-60;
LG Saarbrücken)

Sachverhalt:

Der Kläger ist bei der Beklagten krankenversichert. Die Parteien streiten um die Wirksamkeit eines vereinbarten Selbstbehaltes.

Dem Versicherungsvertrag lag der Tarif BSS zugrunde, der von der Beklagten nur in den neuen Bundesländern wohnhaften Versicherungsnehmern angeboten wurde. Bezüglich der Erstattungsfähigkeit von stationären Behandlungen enthielt der Tarif die folgende bis zum 1.6.1999 gültige Klausel:

„Erstattet werden hundert Prozent der Kosten der allgemeinen Krankenhausleistungen bei medizinisch notwendiger stationärer Heilbehandlung wegen Krankheit, Unfall, Schwangerschaft oder Entbindung mit der Maßgabe, dass sich der Versicherte bei einer stationären Behandlung im Gebiet der bisherigen Bundesrepublik Deutschland – Stand vor dem 3.10.1990 – ... mit 20 % des Rechnungsbetrages an den Kosten beteiligt. ...“

Am 15.12.1998 erlitt der Kläger lebensgefährliche Verbrennungen. Die Erstbehandlung erfolgte im Städtischen Krankenhaus W. Da eine Weiterbehandlung in einer Fachklinik für Schwerebrandverletzte notwendig war, wurde der Kläger, sobald er transportfähig war, in das nächstgelegene Zentrum für Schwerebrandverletzte gebracht, das sich in der im Westen gelegenen Universitätsklinik L. befand. In den neuen Bundesländern hätte er in der weiter entfernten Fachklinik in B.-M. behandelt