

§§ 249, 251, 398, 823 BGB; §§ 7, 18 StVG; 115 VVG

Ersatz von Reparaturkosten jenseits des Wiederbeschaffungswerts

OLG Düsseldorf, Urt. v. 17.12.2019 – I-1 U 162/18, BeckRS 2019, 38074

Fall

Am 12.04.2016 verursachte eine Versicherungsnehmerin (V) der B mit ihrem Kfz einen Unfall, bei dem der VW Golf des Z beschädigt wurde. Es kam zu einer Kollision der Fahrzeuge, weil V – aus einer Seitenstraße kommend – infolge Unachtsamkeit Z die Vorfahrt nahm.

Z begab sich zum Zwecke der Reparatur zur K. Diese beauftragte ein Kfz-Sachverständigenbüro mit der Schadenskalkulation. In dem Schadensgutachten vom 15.04.2016 gelangte der Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich Reparaturkosten i.H.v. 11.900 € (brutto) anfallen würden. Der Wiederbeschaffungswert betrage (incl. Mehrwertsteuer) 9.877 €, der Restwert 4.000 €.

Z ließ das Fahrzeug bei K sach- und fachgerecht reparieren. Er trat seine Ansprüche gegen B an K ab. Nach Abschluss der Reparatur am 27.04.2016 berechnete K dem Z hierfür 11.900 €.

B hatte hingegen bereits mit Schreiben vom 26.04.2016 auf Totalschadensbasis abgerechnet und zahlte auf den Fahrzeugschaden 4.300 € (Wiederbeschaffungswert von netto 8.300 € abzüglich eines Restwerts von 4.000 €).

Z übersandte B die Rechnung über die Reparaturkosten und verlangte mit Schreiben vom 03.05.2016 die Zahlung von 7.600 € als Differenz der Reparaturkosten i.H.v. 11.900 € und der von B hinsichtlich des Fahrzeugschadens gezahlten 4.300 €.

Am 12.05.2016 erteilte die Stadt S (Finanzbuchhaltung als Vollstreckungsbehörde) wegen eines Anspruches gegen Z in Höhe von 730 € einen Pfändungsauftrag. Dem zu Grunde lag eine Forderung aus einem Bußgeldbescheid vom 27.01.2016. Der VW Golf des Z wurde gepfändet und am 24.05.2016 versteigert.

K behauptet, Z habe nicht mit einer Vollstreckung in seinen VW Golf gerechnet, sonst hätte er den Pkw nicht reparieren lassen.

Nach Auskunft des Z sei er von K informiert worden, dass die „130 %-Rechtssprechung“ eingreife und er das Auto nur reparieren lassen könne, wenn er es weaternutze, was K bestätigt. Das sei für ihn kein Problem gewesen, denn er habe das Auto weiter fahren wollen. Es sei sein Wunschauto gewesen und er habe es erst im Jahr 2015 bekommen. Dass er noch ein Bußgeld zahlen müssen, habe er gewusst. Er habe das gedanklich aber gar nicht mit der Auftragserteilung in Verbindung gebracht.

Wie es genau zu der Pfändung gekommen sei, wisse er nicht. Das Fahrzeug sei auf einmal nicht mehr da gewesen. Er sei auch weiter im Besitz von Fahrzeugschlüsseln und Fahrzeugpapieren geblieben. Das Fahrzeug sei ohne Schlüssel und Papiere versteigert worden. Im Zeitpunkt der Erteilung des Reparaturauftrags habe er von einer Pfändung nichts gewusst. Er habe sich vielmehr darum gekümmert, die Summe aus dem Bußgeldbescheid noch aufzubringen.

Zu der Zeit habe er sich in beengten finanziellen Verhältnissen befunden. Er habe Arbeitslosengeld II bezogen. Die Versicherung für das Fahrzeug habe

Leitsätze

1. Der Geschädigte kann auch dann, wenn die kalkulierten Reparaturkosten für sein Kfz den kalkulierten Wiederbeschaffungswert um bis zu 30 % überschreiten, auf Reparaturkostenbasis abrechnen.
2. Er muss allerdings sein für den Zuschlag von bis zu 30 % ausschlaggebendes Integritätsinteresse zum Ausdruck bringen.
3. Dies geschieht im Regelfall dadurch, dass er das Fahrzeug nach der Reparatur für einen längeren Zeitraum nutzt, wobei 6 Monate ab dem Unfallereignis als ausreichend angesehen werden.
4. Diese 6-monatige Nutzung ist jedoch nicht zwingend, sondern nur ein Indiz für das notwendige Integritätsinteresse. Letztlich entscheidend ist die bei Reparaturauftrag bestehende Weiterbenutzungsabsicht des Geschädigten, die sich auch aus anderen Umständen ergeben kann.



Ein RÜ-Video
zu dieser
Entscheidung
finden Sie unter
bit.ly/2tXQGpe

seine Mutter bezahlt. Er hätte das Benzin gezahlt. Er habe örtlich getrennt von seiner Lebensgefährtin gewohnt und sich abwechselnd am Wochenende besucht. Dies seien die hauptsächlich von ihm gefahrenen Strecken gewesen. Er sei vorher Zeitsoldat gewesen und das Fahrzeug habe für ihn die Voraussetzung dafür dargestellt, flexibel genug zu sein, um auf dem Arbeitsmarkt wieder Fuß fassen zu können. Dies sei ihm Ende 2016 auch gelungen.

K ist der Ansicht, das Integritätsinteresse des Z als Anspruchsvoraussetzung habe hier nicht durch eine Weiternutzung des VW Golfs von sechs Monaten dokumentiert werden müssen; denn Z habe seinen VW Golf durch die Zwangsversteigerung unfreiwillig verloren.

B vertritt hingegen die Auffassung, das Integritätsinteresse des Z sei nicht nachgewiesen; denn dieser habe seinen VW Golf „de facto“ vor Ablauf der weiteren Nutzungszeit veräußert. Die Vollstreckung sei wegen eines relativ geringen Anspruches erfolgt, den Z zur Abwendung der Zwangsvollstreckung hätte zahlen können. Dadurch, dass er dies nicht getan habe, habe er dokumentiert, dass er eine weitere Nutzung des Fahrzeugs nicht beabsichtigt habe.

K nimmt B gleichwohl aus abgetretenem Recht auf Zahlung i.H.v. 7.600 € in Anspruch.

Zu Recht?

Bearbeiterhinweis: Es ist davon auszugehen, dass der Unfall für Z ein unabwendbares Ereignis war. Eine etwaige Verjährungseinrede ist nicht anzusprechen.

Lösung

A. K könnte gegen B einen Anspruch auf Zahlung i.H.v. 7.600 € aus **§§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB** haben.

I. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG gewährt einen **Direktanspruch** des Geschädigten (Z) **gegen** den **Kfz-Versicherer** (B) der Schädigerin (V). Die Unfallverursacherin V ist bei B versichert und ist – sofern die Anspruchsvoraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG vorliegen – Z zum Schadensersatz verpflichtet.

II. K könnte anstelle von Z einen solchen Anspruch gegen B haben, wenn Z und K eine wirksame Abtretung gemäß **§ 398 BGB** vereinbart haben.

Z trat im Rahmen des Reparaturauftrages seinen „Anspruch“ gegen B an K ab. Wann das genau erfolgt ist, steht nicht fest. Da allerdings ...

„[22] ... **auch zukünftige Ansprüche abtretbar** sind, kommt es nicht darauf an, wann genau die Abtretung erfolgt und der Anspruch des Zedenten auf Zahlung der Reparaturkosten entstanden ist.“

III. Nach **§ 7 Abs. 1 StVG** ist der Halter eines Kfz zum Schadensersatz verpflichtet, wenn bei dessen Betrieb eine Sache beschädigt wird, wobei es auf ein Verschulden nicht ankommt. § 7 Abs. 1 StVG begründet eine **Gefährdungshaftung** des Halters.

1. Halter ist, wer das Kfz für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt.

V hat den Unfall mit ihrem eigenen Fahrzeug verursacht. Insofern ist von ihrer Haltereigenschaft auszugehen.

2. Weitere Voraussetzung ist eine **Rechtsverletzung**. Hier wurde das Fahrzeug des Z beschädigt, also in seiner Substanz verletzt. Darin liegt eine relevante **Eigentumsverletzung** gemäß § 7 Abs. 1 StVG.

3. Die Rechtsverletzung müsste **bei Betrieb** des Kfz der V entstanden sein. Das erfordert **Kausalität** i.S.d. Äquivalenztheorie („conditio sine qua non“) und des Weiteren die **Realisierung einer spezifischen Betriebsgefahr**.

MünchKomm/Roth/Kieninger, BGB, 8. Aufl. 2019, § 398 Rn. 78 m.w.N.

a) V hat den Unfall und die damit einhergehende Eigentumsverletzung verursacht, indem sie Z die Vorfahrt nahm. Eine Kausalität i.S.d. Äquivalenztheorie ist damit gegeben.

b) In der Verletzung müsste sich ferner – wie gesagt – die typische Betriebsgefahr des Kfz der V realisiert haben.

Nach der **maschinentechnischen Auffassung** realisiert sich die Betriebsgefahr, wenn der Motor noch läuft oder das Kfz zumindest als Nachwirkung des motorischen Antriebs noch in Bewegung ist.

Nach der (heute herrschenden) **verkehrstechnischen Auffassung** sind im öffentlichen Verkehrsbereich alle Kfz in Betrieb, die sich darin bewegen oder in verkehrsbeeinflussender Weise ruhen.

Im vorliegenden Fall geschah der Unfall auf einer öffentlichen Straße, wobei beide Fahrzeuge in Bewegung waren. Damit hat sich die Betriebsgefahr **nach beiden Auffassungen** hier im Unfallgeschehen realisiert. Ein **Streitentscheid** ist mithin **obsolet**.

4. Ein Haftungsausschluss gemäß **§ 7 Abs. 2 StVG** wegen höherer Gewalt ist nicht gegeben.

5. Nach **§ 17 Abs. 1 und 2 StVG** ist der Schadensersatzanspruch eines unfallbeteiligten Fahrzeughalters (hier: des Z) wegen der von seinem Pkw ausgehenden Betriebsgefahr zu kürzen.

Eine solche **Kürzung** ist jedoch dann **gemäß § 17 Abs. 3 StVG ausgeschlossen, wenn** der Unfall durch ein **unabwendbares Ereignis** verursacht wurde. Unabwendbar ist ein Ereignis, das auch durch äußerst mögliche Sorgfalt nicht abgewendet werden kann. Laut Bearbeiterhinweis ist hiervon auszugehen, sodass der Anspruch keiner Kürzung unterliegt.

Folglich hat K **dem Grunde nach** einen Anspruch gegen B, wobei im Rahmen des haftungsausfüllenden Tatbestandes noch **zu klären** ist, **in welcher Höhe** dieser Anspruch besteht.

IV. Gemäß **§ 249 Abs. 2 S. 1 BGB** kann der Gläubiger bei Beschädigung einer Sache statt der Herstellung den **erforderlichen** Geldbetrag verlangen (**Naturalrestitution**).

Beim Vorgehen nach § 249 Abs. 2 BGB stehen dem Geschädigten dabei grundsätzlich **zwei Wege** zur Verfügung. Er kann entweder auf der Basis der Reparaturkosten abrechnen oder sich eine (gleichwertige) Sache anschaffen und den Wiederbeschaffungsaufwand (= Wiederbeschaffungswert abzgl. Restwert der geschädigten Sache) verlangen. Auch die zweite Option ist nach dem BGH Naturalrestitution.

Im vorliegenden Fall liegen die **Reparaturkosten** mit 11.900 € (brutto) **über dem Wiederbeschaffungswert** i.H.v. 9.877 € (brutto). Damit beträgt die Differenz zwischen den Reparaturkosten und dem Wiederbeschaffungswert hier ca. 20,48 % des Letzteren. Der Wiederbeschaffungsaufwand beträgt nur 4.300 €.

Der Geschädigte hat wegen des Wirtschaftlichkeitsgebots grundsätzlich die Ersatzmöglichkeit zu wählen, die den geringsten Aufwand erfordert.

Das könnte hier gegen einen Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten sprechen. Jedoch kann nach ...

„[25] ... der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ... der Geschädigte **auch dann, wenn die kalkulierten Reparaturkosten [– wie hier –] den kalkulierten Wiederbeschaffungswert um bis zu 30% überschreiten, auf Reparaturkostenbasis abrechnen**. Voraussetzung ist, dass er den Zustand des ihm

Hierzu AS-Skript Schuldrecht BT 4 (2019), Rn. 359 f.

AS-Skript Schuldrecht BT 4 (2019), Rn. 654

Zu ersetzen sind die Aufwendungen, die ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten durfte (**Wirtschaftlichkeitsgebot**), vgl. BGH NJW 2015, 1298, 1299.

Vgl. hierzu AS-Skript Schuldrecht BT 4 (2019), Rn. 487 f. m.w.N.

BGH NJW 2005, 2541, 2542

BGH NJW 2005, 2541, 2542

BGHZ 115, 364, 371; BGHZ 162, 161 166; BGHZ 162, 170, 173; BGH VersR 1999, 245, 246

Beim Vergleich sind Wiederbeschaffungswert und Reparaturkosten trotz § 249 Abs. 2 S. 2 BGB brutto anzusetzen, vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 79. Aufl. 2020, § 249 Rn. 25; BGH NJW 2009, 1340 f.

Die (vorrangige) Naturalrestitution (§ 249 BGB) schützt das Integritätsinteresse, während die Schadenskompensation (§ 251 BGB) dem Wert- oder Summeninteresse dient, vgl. AS-Skript Schuldrecht BT 4 (2019), Rn. 481 f.

BGH VersR 2008, 134, 135; VersR 2008, 135, 136 u. VersR 2008, 937

BGH NJW 2009, 910, 911

Die 130 %-Rechtsprechung wird übrigens auch bei Fahrrädern angewandt, vgl. jüngst OLG München RÜ 2019, 559.

vertrauten Fahrzeugs wie vor dem Unfall **wiederherstellt**, um es nach der Reparatur **weiter zu nutzen**. Ersatzfähig sind nur die konkret angefallenen Kosten. Ihnen muss eine Reparatur zugrunde liegen, die fachgerecht und in einem Umfang durchgeführt worden ist, wie sie der Sachverständige zur Grundlage seiner Kostenschätzung gemacht hat. Außerdem muss der Geschädigte sein Interesse an der Wiederherstellung eben dieses Fahrzeugs zum Zwecke der Weiternutzung dokumentiert haben. Dieses für den Zuschlag von bis zu 30 % ausschlaggebende **Integritätsinteresse** bringt der Geschädigte im **Regelfall** dadurch hinreichend zum Ausdruck, dass er das Fahrzeug nach der Reparatur **für einen längeren Zeitraum nutzt**. Dabei werden **6 Monate** ab dem Unfallereignis als ausreichend angesehen.“

Die Kosten der fachgerecht durchgeführten Reparatur überschreiten den Wiederbeschaffungswert zwar nur um 20,48 %; der VW Golf wurde aber bereits am 24.05.2016 versteigert, also keine weiteren 6 Monate genutzt, sodass es am relevanten Integritätsinteresse fehlen könnte.

„[26] Die weitere Nutzung des Fahrzeugs über mindestens 6 Monate ist allerdings **nur ein Indiz** für das notwendige Integritätsinteresse. Es sind, wie der BGH ausgeführt hat, **zahlreiche Fallgestaltungen denkbar**, bei denen die Nutzung des Fahrzeugs aus besonderen Gründen bereits lange vor Ablauf der Sechsmonatsfrist eingestellt wird, etwa infolge eines weiteren Unfalls oder deshalb, weil eine Fahrzeugnutzung aus finanziellen Gründen (z.B. Arbeitslosigkeit) nicht mehr möglich ist. Solche Ereignisse müssen den Anspruch nicht vereiteln. Denn **entscheidend** ist, ob ein Integritätsinteresse bei Erteilung des Reparaturauftrages bestand, ob also der Geschädigte zu diesem Zeitpunkt den **Willen** besaß, sein **Fahrzeug weiterhin zu nutzen**. Dies kann sich **auch aus anderen Umständen** ergeben.“

Im Hinblick auf die **Weiterbenutzungsabsicht** sind die ...

„[32] ... **Ausführungen** [des Z] ... **überzeugend**. Die Angaben ... der [K] stimmen hinsichtlich [der] zentralen Punkte (... Kenntnis der ‚130%-Rechtsprechung‘ und Aufklärung darüber ...) mit der Aussage des [Z] überein ... Der [Z] hat ... plausibel, widerspruchsfrei und nachvollziehbar seine damalige finanzielle Situation, die Finanzierung der laufenden Kosten des Fahrzeugs unter Inanspruchnahme seiner Mutter und die mit dem Fahrzeug verknüpften Erwartungen an eine Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt geschildert. Glaubhaft war ... auch das geschilderte Unverständnis des [Z] darüber, dass das Fahrzeug ohne Vorankündigung durch die Vollstreckungsbehörde sowie ohne Fahrzeugschlüssel und Fahrzeugpapiere gepfändet wurde.“

Damit besteht **kein Zweifel** ...

„[27] ... daran, **dass** der [Z] im Zeitpunkt der Auftragserteilung ... [den] **Willen [zur Weiterbenutzung] besaß**.

[24] Die Voraussetzungen für den vollständigen Ersatz der Reparaturkosten, die über dem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs liegen, aber **130 % des Wiederbeschaffungswerts unterschreiten**, liegen vor.“

Damit hat K gegen B einen Anspruch auf Schadensersatz i.H.v. 7.600 € aus **§§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB**.

B. K könnte auch einen solchen Anspruch aus **§§ 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB** haben.

I. Gemäß § 18 Abs. 1 S. 1 StVG haftet in den Fällen des **§ 7 Abs. 1 StVG auch der Fahrer des Pkw**. Wie oben erörtert, liegen die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG vor.

V war nicht nur Halterin, sondern auch Fahrerin des unfallbeteiligten Kfz.

II. § 18 Abs. 1 StVG statuiert eine **Haftung für vermutetes Verschulden** (s. S. 2). Für eine Entlastung der V bestehen hier keine Anhaltspunkte.

III. Für den haftungsausfüllenden Tatbestand (§ 249 BGB) gilt das zu § 7 Abs. 1 StVG Ausgeführte.

Damit hat K auch einen inhaltsgleichen Anspruch aus **§§ 18 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB**.

C. K könnte schließlich noch einen Anspruch aus **§§ 823 Abs. 1 BGB, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB** haben.

I. Dann müssten die Voraussetzungen des **haftungsbegründenden Tatbestandes** gegeben sein.

1. Z hat eine **Eigentumsverletzung** an seinem Fahrzeug erlitten.

2. Das **Verhalten der V**, die Z die Vorfahrt nahm, war auch **kausal** für die Rechtsverletzung.

3. Die **Rechtswidrigkeit** wird durch die Tatbestandsmäßigkeit **indiziert**. Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich.

4. Letztes Element des haftungsbegründenden Tatbestandes ist das **Verschulden i.S.d. § 276 Abs. 1 BGB** (Vorsatz oder Fahrlässigkeit), für welches im Kontext des § 823 Abs. 1 BGB allerdings – im Gegensatz zu § 18 Abs. 1 StVG – der Gläubiger des Schadensersatzanspruchs die Beweislast trägt.

V hat infolge Unachtsamkeit Z die Vorfahrt genommen und dadurch das Unfallgeschehen ausgelöst.

Darin liegt ein Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und damit **Fahrlässigkeit i.S.d. § 276 Abs. 2 BGB**.

Ein Verschulden ist somit gegeben.

II. Die Voraussetzungen des haftungsausfüllenden Tatbestands (incl. haftungsausfüllender Kausalität) liegen ebenfalls vor (s.o.).

K hat gegen B infolgedessen auch einen Anspruch auf Schadensersatz i.H.v. 7.600 € aus **§§ 823 Abs. 1 BGB, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, 249 Abs. 2 S. 1, 398 BGB**.

Die Grenze für die Abrechnung auf Reparaturkostenbasis liegt bei 130 % des reinen Wiederbeschaffungswerts (ohne Abzug des Restwerts). Ist der Reparaturaufwand höher, so spricht man von einem sog. wirtschaftlichen Totalschaden, bei welchem dem Geschädigten ein die Wiederbeschaffungskosten übersteigender „Integritätszuschlag“ nicht zuerkannt wird. Er erhält hier nur den Wiederbeschaffungsaufwand (= Wiederbeschaffungswert abzgl. Restwert). Dogmatisch wird die Abwicklung des wirtschaftlichen Totalschadens vom BGH als Naturalrestitution gemäß § 249 Abs. 2 BGB, von der h.Lit. hingegen als Schadenskompensation gemäß § 251 Abs. 2 BGB eingeordnet. Liegt der Reparaturaufwand zwischen Wiederbeschaffungsaufwand und Wiederbeschaffungswert, kann der Geschädigte den konkreten Reparaturaufwand stets ersetzt verlangen, ohne dass es auf die Weiterbenutzung des Fahrzeugs durch den Geschädigten und den Restwert ankommt. Gleiches gilt schließlich, wenn der Reparaturaufwand unter dem Wiederbeschaffungsaufwand liegt.

Hierzu und zu weiteren Einzelheiten AS-Skript Schuldrecht BT 4 (2019), Rn. 495 ff.

Dr. Matthias Hünert