

# Die vom Schädiger und seiner Haftpflichtversicherung zu tragenden Risiken in der Unfallschadensregulierung

von Rechtsanwalt/Fachanwalt für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht Rolf-Helmut Becker, Bergneustadt

Ein Unfall ist ein plötzliches, unfreiwilliges und von außen einwirkendes Ereignis, bei dem eine Person einen Personen- oder Sachschaden erleidet. Dies führt in der Person des Geschädigten zu vielfältigen Fragestellungen. Wie erreiche ich fortan meine Arbeitsstelle, nachdem mein unfallbeschädigtes Fahrzeug nicht mehr fahrbereit ist? Kann ich es reparieren? Lohnt eine Reparatur noch? Welchen Betrag kann ich für mein beschädigtes Fahrzeug beanspruchen?

Zur Klärung dieser vielfältigen Fragen bedient sich der Geschädigte dritter Personen, wie dem Sachverständigen, der Reparaturwerkstatt bzw. des Mietwagenunternehmens.

Gegenstand des vorliegenden Aufsatzes sind Fallkonstellationen, die zu „Mehrkosten“ beim Schädiger bzw. seiner Haftpflichtversicherung führen, die zunächst nicht zu erwarten waren. Es handelt sich um Fallkonstellationen, die unter den Stichworten „Werkstattrisiko“, „Prognoserisiko“, „Auswahlrisiko“ bzw. „Finanzierungsrisiko“ zu diskutieren sind.

## I. Ausgangspunkt

Dem Unfallgeschädigten stehen Ansprüche aus §§ 7, 18 StVG und § 823 BGB gegenüber dem Schädiger zu. Die Schadensbemessung richtet sich nach § 249 BGB. Die Ersetzungsbefugnis, die das Gesetz dem Geschädigten in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB gewährt, soll ihn davon befreien, die Schadensbeseitigung dem Schädiger anvertrauen oder überhaupt eine Instandsetzung veranlassen zu müssen (vgl. BGHZ 63, 182 ff.).

Der **Geschädigte** ist nach dem gesetzlichen Bild des Schadensersatzes **Herr des Restitutionsgeschehens**. Er bleibt es auch im Spannungsverhältnis, dass durch den Interessengegensatz zwischen ihm und dem Schädiger bzw. dessen Versicherer besteht (vgl. zu typischen Fallgestaltungen bei der Abrechnung von Kfz-Schäden WELLNER NJW 2012, 7).

Dies wird in der Schadensregulierung durch die Versicherungswirtschaft häufig verkannt, wenn in entsprechenden Fallkonstellationen ein Verstoß des Geschädigten gegen die Schadensminderungspflicht eingewendet wird. Eine Auseinandersetzung mit der Thematik belegt indes, dass ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht regelmäßig nicht vorliegt, es sich vielmehr um Risiken handelt, die durch die Rechtsprechung der Sphäre des Schädigers zugeordnet wurden.

## II. Risiken des Schädigers

### 1. Werkstattrisiko

Während bei Vorlage einer Reparaturkostenrechnung in der Vergangenheit regelmäßig ein kompletter Zahlungsausgleich des Reparaturkostenbetrags erfolgte, zeigt sich nunmehr in der Praxis immer wieder, dass einzelne Positionen aus Reparaturkostenrechnungen nicht oder nicht in voller Höhe ausgeglichen werden.

Dies wird regelmäßig gestützt auf sog. Prüfgutachten, in denen entsprechende Positionen als „überhöht“ bzw. als angeblich nicht notwendig bezeichnet werden. Dieses Abrechnungsverhalten **verkennt**, dass nach der **Rechtsprechung des BGH** den **Schädiger** das **„Werkstattrisiko“** trifft. Insoweit hat der BGH ausgeführt: „Es darf aber nicht außerachtgelassen werden, dass des Geschädigten Erkenntnis und Einwirkungsmöglichkeiten bei der Schadensregulierung regelmäßig Grenzen gesetzt sind, dies vor allem, sobald er den Reparaturauftrag erteilt und das **Unfallfahrzeug in die Hände von Fachleuten übergeben hat**; auch **diese Grenzen bestimmen das mit, was ‚erforderlich‘ ist.**“ (BGHZ 63, 182 ff.).

Der BGH hat weitergehend ausgeführt, dass es dem Sinn und Zweck des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB widersprechen würde, wenn der Geschädigte bei Ausübung der ihm durch das Gesetz eingeräumten Ersetzungsbefugnis im Verhältnis zu dem ersatzpflichtigen Schädiger mit Mehraufwendungen der Schadensbeseitigung belastet bliebe, deren Entstehung seinem Einfluss entzogen ist und die ihren Grund darin haben, dass die Schadensbeseitigung in einer fremden, vom Geschädigten wohl nicht kontrollierbaren Einflussosphäre stattfinden muss (BGHZ 63, 182 ff.).

Hinweis:

Der BGH (BGHZ 63, 182 ff.) hat zudem darauf hingewiesen, dass kein Sachgrund besteht, dem Schädiger das **„Werkstattrisiko“** abzunehmen, dass er auch dann zu tragen hätte, wenn der Geschädigte ihm die Beseitigung des Schadens überlassen würde, anstatt von der Ersetzungsbefugnis Gebrauch zu machen.

### 2. Prognoserisiko

Das Prognoserisiko zeigt sich insbesondere bei einer **Instandsetzung** des Fahrzeuges **im Rah-**

**men der 130 %-Grenze.** Ermittelt der Sachverständige Reparaturkosten i.H.v. bspw. 120 % des Wiederbeschaffungswerts des beschädigten Kfz, so ist der Geschädigte nach der Rechtsprechung des BGH (vgl. BGHZ 162, 161, 167 ff.; BGH VersR 2007, 1244; VersR 2011, 282) berechtigt, dass Kfz nach Maßgabe des Gutachtens instand setzen zu lassen. Dementsprechend schließt der Geschädigte nach Kenntnis des Gutachtens einen Reparaturauftrag mit der Werkstatt zur Instandsetzung seines Fahrzeuges. Da zu Recht im Interesse der Schadensminderung eine zügige Reparatur anzustreben ist, bestellt die Werkstatt unverzüglich die notwendigen Reparaturteile. Wenn sich dann nach Freilegung des Fahrzeuges zeigt, dass **weitergehende Schäden** aufgetreten sind, so stellt sich die Prognose des Sachverständigen im Folgenden als unzutreffend heraus. Nach dem Grundsatz „pacta sunt servanda“ wird der Geschädigte den Vertrag mit der Werkstatt zu erfüllen haben. Der Schädiger hat den Geschädigten selbst dann **von den Kosten freizustellen**, die ggf. die 130 %-Grenze überschreiten (BGH NJW 1992, 302 ff.). Dieses Ergebnis ist überdies praxisgerecht. Würde ein Sachverständiger regelmäßig eine Freilegung des Fahrzeuges herbeiführen, um Prognosefehler weitgehend zu vermeiden, so würde dies bei jeder Begutachtung zu weitergehenden Kosten für die Freilegung der Schadensstelle führen, die es zu vermeiden gilt. Auch insoweit ist es sachgerecht, dem Schädiger das Prognoserisiko aufzuerlegen.

### 3. Auswahlrisiko

Da ein Unfall plötzlich und unvorhersehbar geschieht, bleibt es im Einzelfall nicht aus, dass ein Geschädigter einen Sachverständigen oder aber einen Reparaturbetrieb beauftragt, der nicht über die notwendige Sachkunde verfügt (BECKER, VerKA 2012, 5 ff.). Dies soll am Beispiel eines Sachverständigen erläutert werden.

Der beauftragte Sachverständige, der die Rechtsprechung des 6. ZS des BGH zur Ermittlung des Restwerts (BGH VRR 2009, 182 = NJW 2009, 1265; NJW 2010, 605) nicht kennt, ermittelt nur zwei statt der notwendigen drei Restwertangebote (so OLG Koblenz VA aktuell 2012, 55). Infolge dessen veräußert der Geschädigte sein beschädigtes Fahrzeug zu einem zu geringen Restwert. Da der **Sachverständige** wie auch die Werkstatt **nicht Erfüllungsgehilfe** des Geschädigten sind, kann der Fehler des Sachverständigen dem Geschädigten durch den Versicherer **nicht entgegengehalten werden**. Entsprechendes gilt, wenn der Sachverständige eine Reparaturfreigabe erteilt, obwohl die Reparaturkosten mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswerts betragen (OLG Saarbrücken VRR 2012, 304).

#### Hinweis:

Anderes gilt nur dann, wenn der Geschädigte dem beauftragten Sachverständigen einen Vor Schaden verschweigt, was dann zu einem unzu-

treffenden Gutachten führt (vgl. OLG Köln VersR 2012, 1008).

### 4. Finanzierungsrisiko

Viele Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen sind finanziert. Bei einer nicht geringen Zahl von Verkehrsteilnehmern führt dies im Schadensfall zu dramatischen Situationen. Von einem Moment auf den anderen kann die Arbeitsstelle nicht mehr erreicht werden. Bei dieser Fallkonstellation handelt es sich zumeist um ältere Fahrzeuge, die nicht mehr fahrbereit einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitten haben. Der **Geschädigte** ist hier regelmäßig **nicht in der Lage den Schaden vorzufinanzieren**. Der Restwert kann regelmäßig schon deshalb nicht erlösst werden, weil die finanzierende Bank den Brief erst nach Ablösung des Darlehensvertrags herausgibt. Da bereits ein noch laufendes Darlehen für das beschädigte Fahrzeug besteht, erhält der Geschädigte kein weitergehendes Darlehen von seiner Hausbank bzw. einer sonstigen Bank. In diesen Fallkonstellationen ist der Schädiger bzw. seine Haftpflichtversicherung **unverzüglich auf diese Situation hinzuweisen**. Wird dann gleichwohl **nicht** – und sei es nur darlehensweise – **reguliert**, so trägt der **Schädiger** das **Finanzierungsrisiko** mit der Folge, dass der Geschädigte berechtigt ist, bis zur Verfügungsstellung der notwendigen Mittel für die Ersatzbeschaffung ein Mietfahrzeug zu führen oder eine Nutzungsausfallentschädigung zu beanspruchen (vgl. OLG Köln DAR 2012, 333 ff.). In der zitierten Entscheidung des OLG Köln (DAR 2012, 333 ff.) ging es um die Dauer der Mietwagennutzung für 133 Tage. Entsprechendes gilt auch für den Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung (vgl. LG Köln, Ur. v. 4.3.2010 – 20 O 349/09; OLG Köln – 19 U 46/10; die landgerichtliche Entscheidung wurde rechtskräftig nach rechtlichem Hinweis des Senats durch Berufungsrücknahme seitens der Allianz Versicherung). Hier wurde eine Nutzungsausfallentschädigung für 95 Tage à 59 € und mithin 5.605 € zuerkannt. In der täglichen Praxis liegen hier die Schwierigkeiten dann eher darin ein Mietwagenunternehmen zu finden, welches bereit ist, eine solch lange Mietdauer vorzufinanzieren.

### III. Fazit

Wird ein nicht regulierter Teilbetrag einer Reparaturkostenrechnung eingeklagt, so gilt es sicherzustellen, dass das Gericht auf die Einwendung des Versicherers hin nicht voreilig Beweis erhebt zur Frage der Notwendigkeit bzw. der Angemessenheit der streitigen Rechnungsposition. Da der Versicherer das **Werkstattribisiko** trägt, ist er ggf. ohne Beweiserhebung durch das Gericht zu verurteilen. Er mag sich dann nach Abtretung der Ansprüche mit der Werkstatt oder aber dem Sachverständigen auseinandersetzen. Im Hinblick auf das **Prognoserisiko** ist die Reparaturwerkstatt gehalten, den Sachverständigen bei dem Erkennen weiterer Schäden unverzüglich einzuschalten, damit eine weitergehende Dokumen-

tation erfolgt. Die Reparatur ist freilich unverzüglich fortzuführen, weil der einmal geschlossene Werkstattvertrag selbstredend zu erfüllen ist.

Im Hinblick auf das **Finanzierungsrisiko** ist die Versicherung unverzüglich zu informieren, damit der

Versicherung Gelegenheit gegeben wird, unverzüglich zu regulieren. Tut sie dies – wie häufig – nicht, so trägt sie die volle Last der nicht unerheblichen Ansprüche auf Mietwagenkosten- bzw. Nutzungsausfallentschädigungsersatz, die die reinen Wiederbeschaffungskosten nicht selten deutlich überschreiten.