

Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

NZV Sonderausgabe Schadensrecht

15. März 2023

Herausgegeben von *Dr. Thomas Almeroth*, Rechtsanwalt, Friedberg (Hessen) – *Prof. Dr. Klaus Böhm*, Fakultät für Maschinenbau, Fahrzeugtechnik und Flugzeugtechnik, Hochschule München – *Dr. Peter Dauer* LL.M., Leitender Regierungsdirektor a. D., Hamburg – *Prof. Dr. med. Matthias Graw*, München – *Prof. Dr. Reinhard Greger*, Erlangen-Nürnberg – *Sebastian Gutt*, Rechtsanwalt, Helmstedt – *Prof. Dr. Christian Huber*, Rechtsanwalt, Berlin/Mondsee – *Katrin Hühnermann* LL.M.oec, Rechtsanwältin, Erfurt – *Jürgen Jahnke*, Rechtsanwalt, Münster/Westfalen – *Dr. Oliver Klein*, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe – *Dr. Benjamin Krenberger*, Richter am Amtsgericht, Landstuhl – *Dr. Matthias Quarch*, Vorsitzender Richter am Landgericht, Aachen – *Dr. Andreas Quentin*, Vorsitzender Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe – *Urban Sandherr*, Richter am Kammergericht, Berlin – *Rupert Schubert*, Regierungsdirektor a. D., Hamburg – *Dr. Philipp Schulz-Merkel*, Rechtsanwalt, Nürnberg – *Karin Spillecke*, Oberstaatsanwältin beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe – *Wolfgang Wellner*, Rechtsanwalt und Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe – *Prof. Dr. Dr. Martin Will* M.A. LL.M., EBS Universität für Wirtschaft und Recht, Wiesbaden.

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

Schriftleitung: *Dr. Matthias Quarch*, Vorsitzender Richter am Landgericht
nzv@quarch.de, c/o Verlag C.H.BECK, Wilhelmstr. 9, 80801 München

Geleitwort

Herzlich willkommen bei der NZV!

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen bei der Neuen Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV)! Für Ihr Interesse an einem Abonnement unserer Fachzeitschrift bedanken wir uns bei Ihnen mit dieser Sonderausgabe. In ihr haben wir sechs Beiträge aus den letzten Heften zusammengeführt, die sich jeweils mit verschiedenen Abrechnungspositionen befassen, welche nach einem Verkehrsunfall anfallen können. Es geht um die Erstattungsfähigkeit von Abschlepp-, Stand- und überschießenden Reparaturkosten nach der 130%-Formel, um die Höhe der Sachverständigengebühren und der Werkstattkosten sowie um die Voraussetzungen eines Regresses gegen die Sachverständigen bei falscher Restwertberechnung. Damit lassen sich mit den Beiträgen dieser Sonderausgabe viele Fragen beantworten, welche sich in der Praxis täglich bei der Regulierung von Verkehrsunfällen stellen.

Wir würden uns freuen, wenn die NZV auch im Übrigen Ihre regelmäßige Begleiterin in Ihrem verkehrsjuristischen Berufsalltag werden könnte. Es ist seit 36 Jahren unser Bemühen, Sie insoweit stets auf der Höhe der Zeit zu halten. Deshalb werden Sie in den monatlich erscheinenden NZV-Heften beständig über die Entwicklungen in der Rechtsprechung und in der wissenschaftlichen Diskussion zu aktuellen verkehrsrechtlichen Fragestellungen aus allen Rechtsgebieten – Zivil-, Straf-, Bußgeld-, Verwaltungs-, Sozial- und Europarecht – informiert. Hinzu kommen in jedem Heft zehn bis fünfzehn in dem kompakten, praxisorientierten Format der „One-Page-Besprechung“ vorgestellte verkehrsrechtliche Gerichtsentscheidungen aus allen Instanzen und Rechtsgebieten. Außerdem werden regelmäßig neue verkehrsrechtliche Publikationen für Sie rezensiert. In einem einleitenden Aktuell-Teil werden Sie zudem monatlich über die jüngsten Rechtsentwicklungen, aktuelle Tagungen und neue technische Fragestellungen informiert.

Der Verlag und die Schriftleitung würden sich sehr freuen, Sie bald als Abonnentin oder Abonnent dieser Zeitschrift willkommen heißen zu können. Wir sind davon überzeugt, Sie werden es nicht bereuen!

Ihre NZV-Redaktion

Inhaltsverzeichnis

Aufsätze

Stefanie Moser NZV 2022, 454: Haken beim Hakenrisiko?	4
Stefanie Moser NZV 2023, 18: Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden	7
Nadine Lutz NZV 2023, 110: Die Höhe der Sachverständigengebühren nach einem Verkehrsunfall	14
Christian Lange / Katrin Holthoff NZV 2023, 106: Neues zum Werkstattverweis	16
Niklas-Jens Biller-Bomhardt NZV 2023, 101: Die Erstattungsfähigkeit von Standkosten eines Kfz nach einem Verkehrsunfall	18
Davor Sadric NZV 2023, 108: Regress gegen den Privatsachverständigen bei falscher Restwertfeststellung	23

**NZV –
Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht**

Schriftleitung:

Dr. Matthias Quarch (V.i.S.d.P.),
Vorsitzender Richter am Landgericht

Einsendungen bitte an:
Dr. Matthias Quarch (V.i.S.d.P.)
Vorsitzender Richter am Landgericht,
c/o Verlag C.H.BECK
Wilhelmstr. 9
80801 München.
E-Mail: nzv@quarch.de

Social-Media-Beauftragter:

Dr. Philipp Schulz-Merkel, Rechtsanwalt, schulz-merkel@beck.de

Manuskripte und andere Einsendungen:

Alle Einsendungen sind an die o.g. Adresse zu richten. Es besteht keine Haftung für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Sie können nur zurückgegeben werden, wenn Rückporto beigelegt ist. Die Annahme zur Veröffentlichung muss in Textform erfolgen. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt die Autorin/der Autor dem Verlag C.H.BECK an ihrem/seinem Beitrag für die Dauer des gesetzlichen Urheberrechts das exklusive, räumlich und zeitlich unbeschränkte Recht zur Vervielfältigung und Verbreitung in körperlicher Form, das Recht zur öffentlichen Wiedergabe und Zugänglichmachung, das Recht zur Aufnahme in Datenbanken, das

Recht zur Speicherung auf elektronischen Datenträgern und das Recht zu deren Verbreitung und Vervielfältigung sowie das Recht zur sonstigen Verwertung in elektronischer Form. Hierzu zählen auch heute noch nicht bekannte Nutzungsformen. Das in § 38 Abs. 4 UrhG niedergelegte zwingende Zweitverwertungsrecht der Autorin/des Autors nach Ablauf von 12 Monaten nach der Veröffentlichung bleibt hiervon unberührt.

Redaktionsrichtlinie C.H.BECK:

Redaktionsrichtlinien und Werkabkürzungen sind im Zitierportal des Verlags C.H.BECK abrufbar: www.zitierportal.de

Urheber- und Verlagsrechte: Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Das gilt auch für die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze, soweit sie vom Einsendenden oder von der Schriftleitung erarbeitet oder redigiert worden sind. Der Rechtsschutz gilt auch im Hinblick auf Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form vervielfältigt, verbreitet oder öffentlich wiedergegeben oder zugänglich gemacht, in Datenbanken aufgenommen, auf elektronischen Datenträgern gespeichert oder in sonstiger Weise elektronisch vervielfältigt, verbreitet oder verwertet werden.

Anzeigenabteilung: Verlag C.H.BECK, Anzeigenabteilung, Wilhelmstraße 9, 80801 München, Postanschrift: Postfach 40 03 40, 80703 München. Media-Beratung: Telefon (0 89) 3 81 89-687, Telefax (0 89) 3 81 89-589. Disposition, Herstellung Anzeigen, technische Daten: Telefon (0 89) 3 81 89-609, Telefax (0 89) 3 81 89-589, E-Mail: anzeigen@beck.de Verantwortlich für den Anzeigenteil: *Bertram Mebling*.

Verlag: Verlag C.H.BECK oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München, Postanschrift: Postfach 40 03 40, 80703 München, Telefon: (0 89) 3 81 89-0, Telefax: (0 89) 3 81 89-398, Postbank München IBAN: DE82 7001 0080 0006 2298 02, BIC: PBNKDEFFXXX. Amtsgericht München, HRA 48 045. Gesellschafter sind Dr. Hans Dieter Beck und Dr. h.c. Wolfgang Beck, beide Verleger in München.

Erscheinungsweise: Monatlich.

Bezugspreise 2023:

Jahresabo inkl. NZV Direkt für einen Nutzer € 249,- (inkl. MwSt.). *Einzelheft* € 28,- (inkl. MwSt.). **Versandkosten** jeweils zuzüglich. Die Rechnungsstellung erfolgt zu Beginn eines Bezugszeitraumes. Abonnement und Bezugspreis beinhalten die Printausgabe sowie eine Lizenz für die Online-Ausgabe. Die Bestandteile des Abonnements sind nicht einzeln kündbar. Nicht eingegangene Exemplare können nur innerhalb

von 6 Wochen nach dem Erscheinungstermin reklamiert werden. Jahrestelei und -register sind nur noch mit dem jeweiligen Heft lieferbar.

Bestellungen über jede Buchhandlung und beim Verlag.

KundenserviceCenter:

Telefon: (0 89) 3 81 89-750
Telefax: (0 89) 3 81 89-358
E-Mail: kundenservice@beck.de

Abbestellung:

Abbestellfristen finden Sie unter: www.beck-shop.de/nzv-neue-zeitschrift-verkehrsrecht/product/1336

Adressenänderungen: Teilen Sie uns rechtzeitig Ihre Adressenänderungen mit. Dabei geben Sie bitte neben dem Titel der Zeitschrift die neue und die alte Adresse an.

Hinweis gemäß Art. 21 Abs. 1 DSGVO: Bei Adressenänderung kann die Deutsche Post AG dem Verlag die neue Anschrift auch dann mitteilen, wenn kein Nachsendeauftrag gestellt ist. Hiergegen kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft Widerspruch bei der Post AG eingelegt werden.

Druck: Druckerei Himmer GmbH, Steinerne Furt 95, 86167 Augsburg.

Aufsätze

Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht Stefanie Moser*

Haken beim Hakenrisiko?

Nach einem unverschuldeten Verkehrsunfall hat der Geschädigte nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB Anspruch auf Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes. Ist das Fahrzeug nach dem Unfall nicht mehr fahrfähig, ist es für den Geschädigten oberstes Gebot, die Unfallstelle schnell zu räumen, um Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Das nicht mehr fahrfähige Fahrzeug muss abgeschleppt werden. Die Auswahl des Abschleppunternehmens erfolgt oftmals durch die Polizei. Das Abschleppunternehmen stellt dem Geschädigten die entstandenen Kosten in Rechnung, die der Geschädigte gegenüber dem Schädiger bzw. der gegnerischen Haftpflichtversicherung als Schadensersatz geltend machen kann.

Wie so oft in der Praxis werden die Kosten von der Versicherung nicht in voller Höhe erstattet, sondern es werden Kürzungen vorgenommen. Dabei wird ähnlich wie bei den Reparaturkosten ein Prüfbericht übermittelt, anhand dessen die Kürzungen begründet werden.

Es werden nicht nur die reinen Abschleppkosten (Fahrzeug samt Einsatzkraft), sondern oftmals auch Reinigungskosten für die Ladefläche des Abschleppfahrzeugs und den Stellplatz, Kosten für Ölbindemittel und Standgebühren gekürzt. Es wird behauptet, dass zum Abschleppen des Fahrzeugs ein kleinerer Abschleppwagen mit einem Gewicht von 7,49 Tonnen ausgereicht hätte und hierfür ein geringerer Stundensatz anfallen würde. Zudem sei die Reinigung des Abschleppfahrzeugs, des Standplatzes sowie die Menge des eingesetzten Ölbindemittels nicht erforderlich gewesen. Ebenso seien die Standgebühren nicht angemessen.

I. Erforderlichkeit der Kosten

Die Kosten für das Abschleppen eines unfallbeschädigten Fahrzeugs gehören zu dem nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erforderlichen Herstellungsaufwand, wenn das Abschleppen zur Instandsetzung oder Ersatzbeschaffung erforderlich und zweckmäßig ist.¹ Für die Erforderlichkeit ist der Geschädigte darlegungs- und beweispflichtig.

Auf die Indizwirkung der Rechnung kann sich der Geschädigte in Abschleppfällen meist nicht berufen. Diese käme zum Tragen, wenn der Geschädigte die Rechnung bezahlt hat und der Zahlbetrag mit der mit dem Abschleppunternehmen getroffenen Preisvereinbarung übereinstimmt. An letzterem fehlt es meistens, weil keine Vergütungsvereinbarung mit dem Abschleppdienst geschlossen wird.

Liegt eine Vergütungsvereinbarung nach § 632 Abs. 2 BGB nicht vor, ist die übliche Vergütung vom Gericht nach § 287 ZPO zu schätzen. Die Schätzgrundlage gibt § 287 ZPO nicht vor. Es ist anerkannt, dass sich der Tatrichter im Rahmen der Schadensschätzung gesetzlich geregelter oder in anerkannten Tabellen enthaltener Erfahrungswerte bedienen kann.²

Sind die Versicherungen berechtigt, die Abschleppkosten zu kürzen oder hat der Geschädigte Anspruch auf Erstattung der vollen, in Rechnung gestellten Kosten? Wie werden die nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erforderlichen Kosten von

den Gerichten bestimmt? Und hat es einen Einfluss, ob der Geschädigte die Rechnung bereits beglichen hat oder nicht?

Im Wesentlichen wenden die Gerichte drei unterschiedliche Methoden an, um die erforderlichen Kosten zu bestimmen: Die Einholung eines Sachverständigengutachtens, die Schätzung der Kosten nach der Preis- und Strukturumfrage des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V. (VBA) und die (analoge) Anwendung der Grundsätze des Werkstatttrisikos.

1. Schätzung der Kosten nach der Preis- und Strukturumfrage des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V. (VBA)

Einige Gerichte beurteilen die Höhe der Kosten anhand der Preis- und Strukturumfrage des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V. (VBA).³

Die VBA-Umfrage unterteilt sich im Wesentlichen in den Bereich des Stundensatzes für das Abschleppen im Pkw-Bereich einerseits und im Lkw-Bereich andererseits. Daneben enthält sie eine Übersicht für die Preise bei der Reinigung der Fahrbahn und dem Einsatz von Ölbindemitteln, eine Darstellung der üblichen Personalkosten und der Zeiteinteilung für Zuschläge auf diese Personalkosten und den Kosten für eine Verwahrung von Fahrzeugen.⁴

Der VBA-Umfrage ist aber lediglich zu entnehmen, ob die in Rechnung gestellten Sätze über oder unter den bundesweiten Durchschnittswerten liegen. Die ortsüblichen Sätze sind dort nicht enthalten. Schon gar nicht stellen die Durchschnittswerte eine Entschädigungsobergrenze bzw. eine Untergrenze dar. Ein Durchschnitt setzt sich immer aus einer Bandbreite zusammen, und ein Durchschnittsbetrag setzt zwingend voraus, dass es höhere und niedrigere Einzelbeträge gibt.

Gerade bei strittigen Klagebeträgen von oft weniger als 500 Euro sind Gerichte erfahrungsgemäß nicht geneigt, ein Gutachten einzuholen, um die ortsüblichen Konditionen zu klären. Ein solcher Aufklärungsverzicht verstößt nicht per se gegen § 287 ZPO.⁵ Herangezogen wird dann nur die VBA-Umfrage.⁶

* Die Verfasserin praktiziert als Rechtsanwältin in Bad Wörishofen.

1 st. Rspr., u. a. BGH NJW 1970, 1454; BGH NJW 1974, 34; BGH NJW 1992, 1619; aktuell OLG Bamberg ReckRS 2020, 51272.

2 BGH NJW 2016, 3092 = DAR 2016, 451.

3 LG Stuttgart Urt. v. 30.11.2017 – 5 S 293/16 = BeckRS 2017, 138047; LG Chemnitz Urt. v. 25.4.2019 – 3 S 1/18 = BeckRS 2019, 33867; AG Schweinfurt Urt. v. 28.3.2011 – 1 C 1217/10; AG Düsseldorf Urt. v. 4.9.2013 – 25 C 4906/13; AG Ratingen Urt. v. 29.11.2013 – 9 C 292/13; AG Wilhelmshaven Urt. v. 4.12.2013 – 6 C 508/13; AG Krefeld Urt. v. 10.1.2014 – 6 C 310/13; AG Düsseldorf Urt. v. 21.2.2014 – 38 C 15633/13; AG Ellwangen Urt. v. 18.3.2014 – 2 C 458/13; AG Duisburg Urt. v. 11.7.2014 – 49 C 838/14; AG Mönchengladbach-Rheydt Urt. v. 13.1.2015 – 10 C 233/14; AG Essen Urt. v. 10.4.2017 – 15 C 563/16; AG Frankfurt a. M. Urt. v. 13.6.2017 – 387 C 2937/16; AG Lörrach Urt. v. 5.12.2018 – 4 C 407/18; AG Fürstenfeldbruck Urt. v. 15.10.2018 – 2 C 184/18.

4 Nugel ZfSch 2014, 370.

5 OLG Nürnberg NJW-RR 2021, 481.

6 AG Lörrach Urt. v. 5.12.2018 – 4 C 407/18; AG Frankfurt a. M. Urt. v. 12.3.2020 – 30 C 246/19.

Es ist aber zu beachten, dass als übliche Vergütung nicht nur ein fester Satz oder gar ein fester Betrag herangezogen werden kann⁷ und dass auch Preise von 15 Prozent über dem Bundesdurchschnitt üblich sein können.⁸ Im ländlichen Raum sind höhere Beträge als der VBA-Durchschnittswert zu begründen.⁹ Es kommt hier sogar eher ein Abschlag in Betracht. Auch nach der Rechtsprechung des BGH kommt es für die Üblichkeit auf eine Bandbreite an, Ausreißer sind zu eliminieren.¹⁰

Nach Ansicht anderer Gerichte trifft die VBA-Umfrage keinerlei Aussagen zur Ortsüblichkeit der Vergütung.¹¹

2. Sachverständigengutachten zur Höhe der erforderlichen Abschleppkosten

Aufgrund der Tatsache, dass die VBA-Umfrage nur Durchschnittswerte und keine ortsüblichen Sätze enthält, halten es manche Gerichte für erforderlich, zur Höhe der Abschleppkosten, insbesondere zur Ermittlung der Ortsüblichkeit, zusätzlich ein Sachverständigengutachten einzuholen.¹² Das LG Stuttgart hat die Höhe der Abschleppkosten und damit die ortsübliche Vergütung nach § 287 ZPO wie folgt geschätzt: Das Gericht hat zunächst die VBA-Umfrage zugrunde gelegt und auf den bundesweiten Durchschnittswert abgestellt. Es hat diesen jedoch nicht als ortsüblich angenommen. Zur örtlichen Feindifferenzierung der bundesweiten Durchschnittswerte („alle Verrechnungssätze sind statistische Mittelwerte“), also zur Ermittlung des Ortsüblichen im Großraum Stuttgart, hat die Kammer ergänzend einen Sachverständigen eingeschaltet, der örtliche Abschleppdienste befragt hat. Nach Vorliegen des Gutachtens wurde der Wert aus der VBA-Umfrage letztendlich um einen „Ortszuschlag“ von 11,63 Prozent aufgestockt.

3. Für das „Hakenrisiko“ gelten dieselben Grundsätze wie für das Werkstattisiko

Nach Auffassung einiger Gerichte kommt es allein darauf an, ob der Geschädigte als Laie die abgerechneten Positionen als erforderlich ansehen durfte.¹³ Das ist dann der Fall, solange für den Geschädigten nicht erkennbar ist, dass die Rechnung des Abschleppunternehmens die geschuldete übliche Vergütung deutlich übersteigt und ihn kein Auswahlverschulden trifft.¹⁴

Ein Auswahlverschulden kommt nicht in Betracht, wenn die Auswahl des Abschleppunternehmens durch die Polizei erfolgt. Dann darf der Geschädigte davon ausgehen, dass die Polizei kein Unternehmen auswählt, das eine andere als die ortsübliche Vergütung verlangt; er ist somit schutzwürdig.¹⁵ Zur Marktforschung ist der Geschädigte nicht verpflichtet.¹⁶

Der Einwand der Überhöhung der Kosten führt nur zu einem Kürzungsanspruch, wenn für den Geschädigten als Laien erkennbar ist, dass die geforderten Abschleppkosten willkürlich festgesetzt sind, von der (orts-)üblichen Vergütung abweichen und Preis und Leistung in einem auffälligen Missverhältnis zueinanderstehen.¹⁷

Das sog. „Hakenrisiko“ trägt damit – wie auch das Werkstattisiko – der Schädiger. Nach einem ausführlichen Urteil des AG München zum „Hakenrisiko“ gilt.¹⁸

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes¹⁹ kann der Geschädigte nach § 249 Abs. 2 BGB vom Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer den Geldbetrag ersetzt verlangen, der zur Herstellung des beschädigten Fahrzeuges erforderlich ist. Das gilt auch für die Abschlepp(neben)kosten.

Auch hier ist der Schaden subjektbezogen zu bestimmen. Denn der erforderliche Herstellungsaufwand wird nicht nur durch Art und Ausmaß des Schadens, die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten für seine Beseitigung, sondern auch von den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten mitbestimmt,²⁰ so auch durch seine Abhängigkeit von Fachleuten, die er zur Instandsetzung – bzw. Bergung – des Unfallfahrzeuges heranziehen muss.

Diese Grundsätze sind auch bei der Bergung und Abschleppen von Kraftfahrzeugen anzuwenden. Auch hier sind den Erkenntnis- und Einwirkungsmöglichkeiten des Geschädigten Grenzen gesetzt. Der Geschädigte ist Laie und kann nicht abschätzen, welche Art von Abschleppfahrzeug zur Bergung erforderlich ist, wie und mit welchem Aufwand ausgelaufene Betriebsflüssigkeiten aufzunehmen sind und welche Flächen zu reinigen sind.

Der Geschädigte darf nicht mit Mehraufwendungen der Schadensbeseitigung belastet werden, deren Entstehung seinem Einfluss entzogen ist und die ihren Grund darin haben, dass die Schadensbeseitigung unter einem fremden, vom Geschädigten nicht kontrollierbaren Einfluss stattfinden muss.

Die „tatsächlichen“ Abschleppkosten sind deshalb auch dann erforderlich, wenn diese ohne Schuld des Geschädigten unangemessen sind. Dies kann beispielsweise wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit oder wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise der Fall sein.²¹ Es besteht insoweit kein Sachgrund, dem Schädiger das Risiko abzunehmen, das er auch zu tragen hätte, wenn der Geschädigte ihm die Beseitigung des Schadens nach § 249 Abs. 1 BGB überlassen würde.²²

Zudem besteht für den Geschädigten eine Not- und Eilsituation. Für den Geschädigten ist es oberstes Gebot, nach einem Unfall die Unfallstelle schnell zu räumen, um Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Zur Marktforschung vor Beauftragung eines Abschleppunternehmens ist der Geschädigte in so einer Situation nicht verpflichtet.²³

7 BGH NJW 2006, 2472 = NZV 2006, 522.

8 AG Stuttgart Urst. v. 19.10.2020 – 41 C 1927/20 = IWW-Abufnr. 218709.

9 AG Bernkastel-Kues Urst. v. 6.12.2016 – 4 a C 320/16.

10 BGH NJW 2006, 2472 = NZV 2006, 522.

11 LG Stuttgart Urst. v. 7.12.2017 – 5 S 293/16 = BeckRS 2017, 138047; AG München Verfügung v. 20.8.2021 – 344 C 6507/21; AG Schweinfurt Urst. v. 18.1.2022 – 2 C 1071/21 = IWW-Abufnr. 227214; AG Pforzheim Urst. v. 20.1.2022 – 8 C 1585/21.

12 LG Stuttgart Urst. v. 7.12.2017 – 5 S 293/16 = BeckRS 2017, 138047; ebenso: LG Hannover Urst. v. 19.12.2017 – 9 O 239/13; AG Günzburg Beweisbeschl. v. 26.1.2021 – 1 C 653/20.

13 AG München Urst. v. 13.10.2021 – 344 C 6507/21 = DAR 2022,101.

14 AG Neu-Ulm Urst. v. 12.8.2014 – 7 C 676/14; AG Nürnberg Urst. v. 9.11.2017 – 37 C 3441/17 = IWW-Abufnr. 198373; AG Pfaffenhofen Urst. v. 6.12.2019 – 1 C 360/19.

15 AG Tettngang Urst. v. 12.10.2020 – 8 C 335/20 = IWW-Abufnr. 218381; AG Stuttgart Urst. v. 19.10.2020 – 41 C 1827/20.

16 LG Hof Urst. v. 9.2.2016 – 22 O 81/15 = BeckRS 2016, 141070; LG Freiburg Urst. v. 20.3.2020 – 5 O 71/19; AG Stade Urst. v. 10.1.2012 – 61 C 947/11; AG Schwandorf Urst. v. 2.6.2016 – 1 C 7/17; AG Stuttgart Urst. v. 12.4.2021 – 47 C 5225/20 = IWW-Abufnr. 221828.

17 OLG Celle Urst. v. 9.10.2013 – 14 U 55/13 = BeckRS 2103, 17538; AG Aschaffenburg Urst. v. 28.6.2013 – 116 C 861/12.

18 AG München, Urteil v. 13.10.2021 – 344 C 6507/21 = = DAR 2022,101

19 BGHZ 63, 182.

20 AG Neu-Ulm Urst. v. 12.8.2014 – 7 C 676/14; AG Nürnberg Urst. v. 9.11.2017 – 37 C 3441/17 = IWW-Abufnr. 198373; AG Pfaffenhofen Urst. v. 6.12.2019 – 1 C 360/19; AG Tettngang Urst. v. 12.10.2020 – 8 C 335/20 = IWW-Abufnr. 218381; AG Stuttgart Urst. v. 19.10.2020 – 41 C 1827/20.

21 AG München Urst. v. 13.10.2021 – 344 C 6507/21 = DAR 2022,101.

22 BGHZ 63, 182 (185) für Reparaturkosten.

23 MüKo-StVR/Almeroth, 1. Aufl. 2017, § 249 BGB Rn. 291.

Der Unfallgeschädigte darf darauf vertrauen, dass das Abschleppunternehmen nicht betrügerisch Werkleistungen in Rechnung stellt, da er in der Regel keine Möglichkeit hat, die Vorgänge selbst zu kontrollieren. Vom Geschädigten ist auch nicht zu erwarten, dass er jede Rechnungsposition hinterfragt und sich belegen lässt.

Die Ersatzfähigkeit von unnötigen Mehraufwendungen findet eine Grenze, wenn dem Dritten ein Auswahlverschulden bei der Beauftragung des Abschleppunternehmens²⁴ oder ein sonstiges äußerst grobes Verschulden zur Last fällt, so dass die Mehraufwendungen dem Schädiger nicht mehr zuzurechnen sind.

4. Indizwirkung der Rechnung – Begleichung der Abschlepprechnung erforderlich?

Einige Gerichte fordern auch bei den Abschleppkosten, dass einer Rechnung nur dann eine Indizwirkung für die Erforderlichkeit und Angemessenheit der Forderung zukommt, wenn diese vom Geschädigten bezahlt worden ist.²⁵ Ist dies nicht der Fall, greift keine Indizwirkung. Liegt zudem keine Preisvereinbarung vor, kommt es nicht auf eine erkennbare Überhöhung, also nicht auf die subjektbezogene Schadensbetrachtung an, da der Geschädigte keinerlei Willensbildung hinsichtlich der Höhe der Abschleppkosten getätigt hat. Es kommt vielmehr allein auf die Frage an, ob die Abschleppkosten ortsüblich und angemessen sind. Dies ist dann mittels Schätzung durch Rückgriff auf die VBA-Umfrage (siehe Ziffer 1) und/oder durch Sachverständigengutachten zu klären (siehe Ziffer 2).

Bei den Gerichten, die mit dem „Hakenrisiko“ argumentieren, kommt es auf die Frage, ob der Geschädigte die Abschlepprechnung vollständig beglichen hat, nicht an. Bei dem abgerechneten Honorar handelt es sich nur dann nicht um den erforderlichen Geldbetrag, wenn das Honorar objektiv deutlich überhöht ist und dies subjektiv für den Geschädigten erkennbar ist.

Das Hakenrisiko greift bereits ab Erteilung des Abschleppauftrages und „In-die-Hände-geben-von-Fachleuten“ und nicht erst ab Bezahlung der Rechnung.

Die neuere Rechtsprechung des BGH zur fehlenden Indizwirkung einer unbezahlten Sachverständigenrechnung²⁶ und ganz aktuell einer unbezahlten Reparurrechnung²⁷ steht dem nicht entgegen. Nach dieser Rechtsprechung entfaltet ausdrücklich nur eine beglichene Rechnung, die mit der zugrunde liegenden Preisvereinbarung übereinstimmt, eine Indizwirkung. Ist die Rechnung nicht bezahlt, genügt ein einfaches Bestreiten der Schadenshöhe durch den Schädiger oder Haftpflichtversicherer, sofern keine anderen konkreten Anhaltspunkte für den erforderlichen Herstellungsaufwand unter Berücksichtigung der speziellen Situation des Geschädigten beigebracht werden.

In Bezug auf die Abschleppkosten sind jedoch die individuellen Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten zu berücksichtigen. Diese sind in der Notsituation des Unfalls begrenzt, insbesondere dann, wenn das nicht mehr fahrfähige Fahrzeug des Geschädigten die Straße blockiert. Und gerade dann, wenn die Polizei das Abschleppunternehmen auswählt und anfordert, darf der Kläger davon ausgehen, dass kein Unternehmen ausgewählt wird, dass eine andere als die ortsübliche Vergütung verlangt. Er ist schutzwürdig.²⁸

Die Haftpflichtversicherung hat im Gegenzug nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung (§ 255 BGB analog)

einen Anspruch auf Abtretung etwaiger Ansprüche des Geschädigten gegen das Abschleppunternehmen wegen überhöhter Kosten. Voraussetzung von § 255 BGB ist, dass der abzutretende Anspruch als möglich erscheint; darauf, ob er tatsächlich besteht, kommt es nicht an. Die Abtretung kann die Versicherung verlangen, weil die Rechtslage der bei den Reparaturkosten entspricht. Der Anspruch auf die Abtretung ergibt sich aus dem Urteil des BGH aus dem Jahre 1974.²⁹ Die Versicherung kann dann im Regresswege versuchen, eine eventuelle Überhöhung der Rechnung vom Abschleppunternehmer einzufordern.

II. Bewertung

Die Kosten für das Abschleppen eines unfallbeschädigten Fahrzeugs gehören zu dem nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erforderlichen Herstellungsaufwand, wenn das Abschleppen zur Instandsetzung oder Ersatzbeschaffung erforderlich und zweckmäßig ist.³⁰ Im Schadensersatzrecht ist auf die Sicht des Geschädigten abzustellen.

Der durchschnittliche Geschädigte hat keine Kenntnis davon, wie ein Abschleppvorgang von statten geht. Er weiß nicht, welche Art von Abschleppfahrzeug zur Bergung erforderlich ist (LKW für PKW-Bergung mit Seilwinde und/oder Ladekran, bis 7,49 t, bis 14,99 t oder ab 15 t oder LKW für LKW-Bergung). Er weiß auch nicht, welche Tätigkeiten und welches Material neben dem reinen Bergen und Abschleppen noch anfallen (Aufräumarbeiten, Reinigung der Unfallstelle, Zuschläge für Überstunden/Nacharbeit/Sonn- und Feiertage, Bergungsmaterial, Entsorgungskosten, GDV-Gebühren³¹).

Ein Sachverständigengutachten zur Höhe der Üblichkeit der Abschleppkosten steht jedenfalls wirtschaftlich in keinem Verhältnis zu der oft geringen Klageforderung. Die von den Haftpflichtversicherungen gekürzten Beträge liegen meist in einem Rahmen von 50 bis 300 Euro. Für die Gutachten werden Vorschüsse von 2.000 Euro angefordert.³² Ohne Rechtsschutzversicherung ist einem Geschädigten ein Klageverfahren nicht zu empfehlen. Selbst wenn ein Klageverfahren mit einem Vergleich endet, um die Kosten für ein Gutachten zu sparen, sind die Prozesskosten bei Kostenaufhebung genauso hoch wie der Vergleichsbetrag.

24 Ebenso: AG Aschaffenburg Urt. v. 28.6.2013 – 116 C 861/12; AG Neu-Ulm Urt. v. 12.8.2014 – 7 C 676/14 = IWW-Abrufnr. 142776; AG Nürnberg Urt. v. 9.11.2017 – 37 C 3441/17 = IWW-Abrufnr. 198373; AG Nordenham Urt. v. 12.11.2018 – 3 C 48/18 = IWW-Abrufnr. 205561.

25 LG Stuttgart Hinweisbeschl. v. 30.7.2017 – 5 S 293/16; AG Seligenstadt Urt. v. 13.11.2015 – 17 C 123/15; AG Solingen Urt. v. 3.3.2016 – 13 C 63/16; AG Esslingen Urt. v. 15.10.2018 – 3 C 813/18.

26 BGH NJW 2014, 3151 = NZV 2014, 445; BGH NJW 2016, 3092 = NZV 2016, 420; BGH NJW 2016, 3363 = NZV 2016, 573; BGH NJW 2018, 693 = DAR 2018 676; BGH NJW 2019, 430 = NZV 2019, 34.

27 BGH Urt. v. 26.4.2022 – VI ZR 147/21 = r+s 2022, 478.

28 anderer Ansicht: AG Essen-Steele Urt. v. 13.11.2015 – 17 C 123/15; AG Solingen Urt. v. 3.3.2016 – 13 C 63/16; AG Seligenstadt Urt. v. 20.4.2017 – 1 C 923/16 (1); AG Esslingen Urt. v. 15.10.2018 – 3 C 831/18.

29 BGHZ 63, 182; für Abschleppkosten: OLG Naumburg Urt. v. 20.1.2006 – 4 U 49/05 = IWW-Abrufnr. 060586; OLG Düsseldorf Urt. v. 26.6.2008 – 1 U 246/07 = IWW-Abrufnr. 081850.

30 st. Rspr., aktuell OLG Bamberg Urt. v. 26.8.2020 – 5 U 118/20 = BeckRS 2020, 51272; Haus/Krumm/Quarch/Kuhnert, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Auflage 2022, § 249 BGB Rn. 101.

31 GDV-Gebühren fallen bei Durchführung eines Abschleppauftrags an, der von der Abschleppzentrale der GDV Dienstleistungs-GmbH vermittelt wird. Die GDV Dienstleistungs-GmbH arbeitet als Bindeglied zwischen Polizei und Abschleppunternehmen, um eine schnelle und bedarfsgerechte Unfallräumung zu ermöglichen.

32 AG Günzburg Beweisbeschl. v. 26.1.2021 – 1 C 653/20.

Ein Rückgriff auf die VBA-Umfrage ist, da es sich um bundesweite Durchschnittswerte handelt, auch nicht immer sachgerecht. Die Preise in den Großstädten liegen in einem anderen (höheren) Bereich als in ländlichen Gegenden.

Deswegen ist die ausführlich begründete Ansicht des Amtsgerichts München und der anderen Gerichte, die dieser Rechtsprechung folgen, aus Geschädigtensicht erfreulich. Der Streit um eventuelle erhöhte Abschleppkosten wird nicht auf seinem Rücken ausgetragen, da er sich als Geschädigter eines unverschuldeten Verkehrsunfalls auf das Hakenrisiko berufen kann. Dieses trägt – ebenso wie das Werkstatttrisiko – der Schädiger. Die tatsächlichen Abschleppkosten sind deshalb auch dann erforderlich, wenn diese ohne Schuld des Geschädigten unangemessen sind.

Im Gegenzug dazu hat der Schädiger einen Anspruch darauf, dass ihm der Geschädigte etwaige Ansprüche gegen das Abschleppunternehmen wegen überhöhter Kosten abtritt. Der Schädiger bzw. die Haftpflichtversicherung kann sich dann mit dem Abschleppunternehmen auseinandersetzen. Der Streit um die Rückforderung zu viel berechneten Lohns ist Werkvertragsrecht und es kommt nur auf die Frage an, ob der Werklohn des Abschleppunternehmens tatsächlich überhöht war.

III. Fazit

Einen „Haken beim Hakenrisiko“ für den Geschädigten gibt es daher nach meiner Ansicht nicht. ■

Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht Stefanie Moser*

Reparaturkostenersatz beim Haftpflichtschaden

Zum Arbeitskreis IV des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2023

Der Arbeitskreis IV wird sich auf dem 61. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar mit dem Ersatz der Reparaturkosten beim Kfz-Haftpflichtschaden befassen. Nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen, wenn wegen der Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten ist. Darunter fallen auch die Kosten für die durchgeführte Reparatur eines durch das Unfallereignis hervorgerufenen Fahrzeugschadens. Bei einer durchgeführten Reparatur sind grundsätzlich die Reparaturkosten, belegt durch die Reparaturrechnung, zu ersetzen (konkrete Abrechnung).

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH kann der Geschädigte bei der Beschädigung eines gebrauchten Kraftfahrzeugs grundsätzlich zwischen der Reparatur und der Ersatzbeschaffung wählen.¹ Eine Abrechnung auf Reparaturkostenbasis ist dem Geschädigten jedoch versagt, wenn eine Reparatur wegen des Ausmaßes der Beschädigung unwirtschaftlich ist und deren Kosten in keinem vernünftigen Verhältnis zum Wert des Fahrzeugs stehen.

Ein Reparaturfall liegt vor, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert (nicht den Wiederbeschaffungsaufwand) nicht überschreiten.² Eine Besonderheit ist der Reparaturkostenersatz im Rahmen der 130 %-Grenze, auch bezeichnet als „Opfergrenze“ oder „Integritätszuschlag“.

Der Arbeitskreis IV wird sich mit drei Themen befassen, und zwar:

- 130 %-Rechtsprechung (noch) zeitgemäß?
- Überprüfungsrecht versus Werkstatttrisiko
- Prozessuale Durchsetzung

Die drei Themen sind unabhängig voneinander zu sehen, greifen aber an der ein oder anderen Stelle ineinander.

I. 130 %-Rechtsprechung (noch) zeitgemäß?

[1] Die Berechtigung des Unfallgeschädigten, sein Fahrzeug reparieren zu lassen, obwohl die Reparaturkosten höher als der Wiederbeschaffungswert sind, ist seit dem Urteil des BGH vom 15.10.1991 – VI ZR 314/90, im deutschen Schadensersatzrecht fast schon „in Stein gemeißelt“.

[2] Der Geschädigte kann Reparaturkosten, die zuzüglich einer etwaigen merkantilen Wertminderung bis zu 30 % über dem Wiederbeschaffungswert liegen, verlangen, wenn er sein Fahrzeug vollständig und fachgerecht reparieren lässt und mindestens sechs Monate weiter nutzt.³

[3] Die Frage, ob diese Rechtsprechung noch zeitgemäß ist, wird in Goslar diskutiert werden. Im Folgenden wird dargestellt, woraus sich die 130 %-Rechtsprechung dogmatisch herleiten lässt, wie umfangreich die Rechtsprechung dazu mittlerweile ist und ob es im europäischen Ausland eine vergleichbare Regelung gibt.

1. Herleitung der 130 %-Rechtsprechung

[4] Nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB ist der Geschädigte berechtigt, vom Schädiger den zur Herstellung des früheren Zustands erforderlichen Geldbetrag zu verlangen. Der Geschädigte behebt den Schaden an seinem Kraftfahrzeug normalerweise in eigener Regie. Dafür stehen ihm zwei Wege zur Verfügung: er kann sein Fahrzeug reparieren lassen oder er kann sich ein (gleichwertiges) Ersatzfahrzeug anschaffen. Beides sind Formen der Naturalrestitution, § 249 Abs. 1 BGB.⁴ Die wohl herrschende Meinung, insbesondere die herrschende Rechtsprechung, sieht im Ersatz des wirtschaftlichen Totalschadens innerhalb der 130 %-Grenze ebenso eine Naturalrestitution nach § 249 Abs. 1 BGB.⁵ Einige Autoren subsumieren dies unter § 251 BGB.⁶

[5] Der Geschädigte muss unter mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten der Naturalrestitution

* Die Verfasserin praktiziert als Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht in Bad Wörishofen.

1 Lemcke/Hefß/Burmann NJW-Spezial 2008, 489; Wellner NZV 2007, 401.

2 MüKoStVR/Almeroth § 249 BGB Rn. 160.

3 BGH NZV 2005, 245.

4 BGH NJW 2010, 2121.

5 BGH NJW 2010, 2722; OLG Hamm r+s 1999, 326; MüKoStVR/Almeroth § 249 BGB Rn. 201, Grüneberg/Grüneberg BGB § 249 Rn. 21; Geigel/Knerr Kap. 3 Rn. 40.

6 MüKoBGB/Oetker § 251 Rn. 11; Huber DAR 2002, 337.