

# Berechnung des ersatzfähigen Schadens bei der Kfz-Reparatur

Von Rechtsreferendar **Alexej Ruppert**, Bielefeld

*Wird ein Kraftfahrzeug beschädigt, stellt sich neben der Frage nach der einschlägigen Anspruchsnorm auch die nach der Höhe des ersatzfähigen Schadens. Nicht zuletzt wegen der großen ökonomischen Bedeutung für die Versicherungswirtschaft<sup>1</sup> hat die Schadensberechnung in der Praxis und auch bereits in der juristischen Ausbildung eine hohe (Prüfungs-)Relevanz. Mit dem nachfolgenden Beitrag sollen die Entwicklung in Rechtsprechung und Literatur in diesem Bereich kritisch nachgezeichnet und Streitpunkte in die gesetzliche Systematik eingebettet werden.*

## I. Einleitung

Wie bei jedem Schadensersatzanspruch sind bei der Beschädigung eines Kraftfahrzeugs durch einen Dritten nach der Feststellung des haftungsbegründenden Tatbestands die Voraussetzungen der §§ 249 ff. BGB zu prüfen. Ausgangspunkt ist dabei die Differenzhypothese. Der Schaden wird hiernach berechnet anhand eines Vergleichs zwischen der durch das schädigende Ereignis bestehenden Güterlage und der unter Ausschaltung dieses Ereignisses gedachten.<sup>2</sup>

Die konkrete Bestimmung des Schadens wird jedoch schnell unübersichtlich, wenn der Geschädigte – wie in den allermeisten Fällen – die Reparatur nicht dem Schädiger überlassen will, sondern selbst durchführt oder durchführen lässt und einen Geldbetrag als Schaden geltend macht. Um den Anforderungen der Differenzhypothese zu entsprechen, hat sich eine ausdifferenzierte Rechtsprechung entwickelt, die unter fallbezogener Berücksichtigung der Interessen der Beteiligten der abstrakten Definition des Schadensbegriffs gerecht zu werden versucht. Für Studierende besteht die Schwierigkeit insbesondere darin, die verschiedenen Problembereiche des Schadensrechts, vor allem bei Kfz-Schäden, den richtigen Tatbestandsmerkmalen zuzuordnen.<sup>3</sup>

Die nachfolgende Darstellung ist in drei Teile gegliedert. Zunächst werden die normativen Berechnungsansätze bei vollständiger und fachgerechter Reparatur behandelt (vgl. II.). Es folgt die Bestimmung des ersatzfähigen Schadens bei lediglich teilweise durchgeführter Reparatur (vgl. III.). Schließlich werden die wichtigsten Fallkonstellationen für

die Frage der Ersatzfähigkeit der Mehrwertsteuer vorgestellt (vgl. IV.).

## II. Grundlagen der Schadensberechnung

### 1. Erste Stufe der konkreten Schadensermittlung

Den Einstieg in die Berechnung der konkreten Schadenshöhe bietet stets § 249 Abs. 2 S. 1 BGB. Der vom Geschädigten verlangte Geldbetrag muss im konkreten Fall erforderlich i.S.d. Norm sein. Nach der Definition ist derjenige Betrag erforderlich, den ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig halten darf.<sup>4</sup> Mit dieser Definition enden bereits die Gemeinsamkeiten im rechtswissenschaftlichen Diskurs.

#### a) Wirtschaftliche Betrachtung

Die Rechtsprechung und der überwiegende Teil der Literatur konkretisieren das Erforderlichkeitskriterium dahin, dass der Geschädigte unter mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten diejenige zu wählen hat, die den geringsten wirtschaftlichen Aufwand erfordert.<sup>5</sup> Folge dieser wirtschaftlichen Betrachtung ist, dass auf Grund des lebhaften Gebrauchtwagenmarktes neben der Reparatur des Fahrzeugs auch die Ersatzbeschaffung als ein Fall der Naturalrestitution angesehen wird.<sup>6</sup> Die Höhe des für die Restitution erforderlichen Betrages wird danach durch einen Vergleich der Reparaturkosten mit denen einer Wiederbeschaffung ermittelt.

*Beispiel 1:* Die Reparaturkosten betragen 15.000 €, während auf dem Gebrauchtwagenmarkt die Wiederbeschaffung eines wirtschaftlich gleichwertigen Fahrzeugs bereits für 10.000 € möglich ist. Der Kostenvergleich liefert nach den obigen Ausführungen einen ersatzfähigen Schaden i.H.v. 10.000 €.

#### b) Ersatzbeschaffung als Fall jenseits der Naturalrestitution

In der Literatur wird teilweise abgelehnt, die Reparatur mit der Beschaffung eines wirtschaftlichen Ersatzes gleichzustellen.<sup>7</sup> Danach ist die Herstellung die einzige Möglichkeit der Naturalrestitution i.S.v. § 249 Abs. 2 S. 1 BGB und die hierfür aufgewendeten Kosten sind damit grundsätzlich stets

<sup>1</sup> Nach der Statistik der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) „Schadenverlauf in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung“ belaufen sich die Versicherungsleistungen im Jahr 2007 auf mehr als 10 Mrd. Euro. Abrufbar unter

[http://www.bafin.de/cln\\_115/nn\\_721290/SharedDocs/Downloads/DE/Service/Statistiken/Statistiken2007/Weitere\\_20Statistiken/va\\_2007\\_schaden.html?\\_nn=true](http://www.bafin.de/cln_115/nn_721290/SharedDocs/Downloads/DE/Service/Statistiken/Statistiken2007/Weitere_20Statistiken/va_2007_schaden.html?_nn=true) (22.5.2010).

<sup>2</sup> *Heinrichs*, in: Palandt, Kommentar zum BGB, 69. Aufl. 2010, Vorb. vor § 249 Rn. 8; *Schiemann*, in: Staudinger Kommentar zum BGB, 2005, § 249 Rn. 5.

<sup>3</sup> Ein Überblick über die vielfältigen Konstellationen auch für die Ersatzbeschaffung nach der Rechtsprechung des BGH findet sich bei *Hirsch*, JuS 2009, 299-304.

<sup>4</sup> Statt aller: *Heinrichs* (Fn. 2), § 249 Rn. 12.

<sup>5</sup> BGHZ 115, 364 (368 f.); 115, 375 (378); 132, 373 (376); *Heinrichs* (Fn. 2), § 249 Rn. 26; *Lipp*, NZV 1996, 7 (10).

<sup>6</sup> BGHZ 115, 365 (368); 154, 395 (397); *Heinrichs* (Fn. 2), § 249 Rn. 20; *Knerr*, in: Geigel (Hrsg.), Haftpflichtprozess, 25. Aufl. 2008, Kap. 3 Rn. 5 f.

<sup>7</sup> *Oetker*, in: Münchener Kommentar zum BGB, 5. Aufl. 2007, § 251 Rn. 41 f.; *Schiemann* (Fn. 2), § 251 Rn. 22 f.; *Grunsky*, JZ 1997, 825 (827); *Jordan*, VersR 1978, 688 (689 f.); *Schiemann*, NZV 1996, 1 (5); wohl auch *Wussow*, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl. 2002, Kap. 41 Rn. 8.

erforderlich. Begrenzt wird die Ersatzfähigkeit durch das Merkmal der Unverhältnismäßigkeit nach § 251 Abs. 2 S. 1 BGB.

c) *Überprüfung der vertretenen Ansichten anhand der Anforderungen des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB*

Dem unter II. 1. b) genannten Standpunkt liegt der Gedanke zu Grunde, dass bei gebrauchten vertretbaren Sachen die Ersatzbeschaffung mit der Grundentscheidung des historischen Gesetzgebers nicht vereinbar sei. Diesen habe die Erwägung geleitet, dass die Integrität des Güter- und Vermögensstandes des Verletzten durch die Reparatur am besten geschützt sei.<sup>8</sup> Es sei nach dem Willen des Gesetzgebers nicht möglich, die Fungibilität eines Kraftfahrzeugs auf die gleiche Stufe zu heben wie dessen gegenständliche Integrität.

Außerdem habe die Gleichbehandlung von Reparatur und Ersatzbeschaffung zur Folge, dass der zum Ersatz Verpflichtete selbst zur Beschaffung eines Ersatzwagens berechtigt sein müsste.<sup>9</sup> Dies widerspreche aber gerade dem Interesse des Geschädigten, die Naturalrestitution nicht dem Schädiger zu überlassen.

Eine solch streng gegenstandsbezogene Auslegung kann den heutigen Anforderungen an § 249 Abs. 2 S. 1 BGB für den Bereich der Kfz-Schäden nicht gerecht werden. Bei näherer Betrachtung des Gegenstands des Integritätsinteresses muss festgestellt werden, dass es nicht auf die bloße Sachsubstanz beschränkt sein kann. Der Wortlaut des § 249 Abs. 1 BGB verlangt die Herstellung des „Zustands“, der ohne das schädigende Ereignis bestehen würde. Von diesem Wortlaut ist auch das durch die Sache gewährleistete Nutzungs- und Funktionsinteresse umfasst.<sup>10</sup> Kann das wirtschaftlich-funktionale Erhaltungsinteresse nicht durch Reparatur, wohl aber auf andere zumutbare Weise gewahrt werden – z.B. in Form der Ersatzbeschaffung – ist auf diesem Wege Restitution zu leisten.<sup>11</sup>

Für die kommerzielle Behandlung des Integritätsinteresses spricht ferner die Tatsache, dass bereits an anderer Stelle im Zivilrecht nach langem Diskurs der Weg für eine wirtschaftliche Betrachtungsweise der Interessen geebnet worden ist, und zwar hinsichtlich der Möglichkeit (und Pflicht) eines Verkäufers auch beim Kaufvertrag über einen Gebrauchtwagen, das Nacherfüllungsverlangen des Käufers durch Lieferung eines gleichartigen und gleichwertigen zu befriedigen.<sup>12</sup>

Wenn im Kfz-Bereich bereits für den Pflichtenkatalog des Verkäufers das wirtschaftliche Nutzungsinteresse des Käufers

maßgeblich ist, ist nicht ersichtlich, warum bei der Bestimmung der Integritätssphäre des Geschädigten sein wirtschaftliches Interesse außer Acht zu lassen sein soll.

Die tatsächlichen Gegebenheiten des Wirtschafts- und Konsumgüterverkehrs können mit dem modernen Verständnis des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB wirklichkeitsgetreu abgebildet werden. Der Tatsache, dass ein Massenkonsumgut unabhängig von den individuellen Besonderheiten gerade kein Unikat, sondern wirtschaftlich jederzeit ersetzbar ist, kann auf diesem Wege am besten Rechnung getragen werden.

2. *Zweite Berechnungsstufe – die 130 %-Grenze*

a) *Integritätszuschlag im Rahmen von § 249 Abs. 2 S. 1 BGB*

Oft übersteigen die Reparaturkosten diejenigen der Ersatzbeschaffung. Gleichwohl wird ein auf Ersatz der höheren Reparaturkosten gerichteter Schadensersatzanspruch des Geschädigten nicht von vornherein unbegründet sein. Rechtsprechung und herrschende Lehre erkennen ein berechtigtes Interesse des Betroffenen an, das ihm vertraute Fahrzeug weiter zu benutzen und die Risiken des Erwerbs eines Gebrauchtwagens zu vermeiden,<sup>13</sup> und gewähren einen 30 %-igen Integritäts- oder Toleranzzuschlag auf den nach dem Wirtschaftlichkeitskriterium (s.o. II. 1.) ermittelten Betrag. Voraussetzung dafür ist, dass die Reparatur tatsächlich durchgeführt worden ist.<sup>14</sup> Bis zu dieser 130 %-Grenze ist der für die Reparatur aufgewendete Geldbetrag „erforderlich“ im Sinne von § 249 Abs. 2 S. 1 BGB im Verhältnis zur Ersatzbeschaffung; dies ist nicht zu verwechseln mit der 130 %-Grenze zur Bestimmung, ob die Restitution im Verhältnis zur Kompensation nur mit „unverhältnismäßigen Aufwendungen“ im Sinne von § 251 Abs. 2 S. 1 BGB möglich ist.

Streit besteht darüber, welcher Ausgangswert der Berechnung des Integritätszuschlags zu Grunde zu legen ist. Während die höchstrichterliche Rechtsprechung<sup>15</sup> und der überwiegende Teil der Literatur<sup>16</sup> heute auf den Wiederbeschaffungswert (WBW), also den für den Erwerb eines wirtschaftlich vergleichbaren Fahrzeugs aufzuwendenden Betrag abstellen, bringen vor allem die Obergerichte<sup>17</sup> den Wiederbeschaffungsaufwand (WBA) in Anschlag. Die Auswirkungen auf die Schadenshöhe sind dabei beachtlich, weil beim Letzteren der Restwert des beschädigten Fahrzeugs vom Wiederbeschaffungswert abgezogen wird.

*Beispiel 2:* Der Wiederbeschaffungswert beträgt 10.000 €. Das beschädigte Fahrzeug kann noch für 2.000 € verkauft werden (Restwert). Geht man allein vom WBW aus, kann der

<sup>8</sup> Schiemann, NZV 1996, 1 (5).

<sup>9</sup> Langel/Schiemann, Schadensersatz, 3. Aufl. 2003, S. 216.

<sup>10</sup> St. Rspr., vgl. BGHZ 115, 364 (368); 30, 29 (31); Lipp, NZV 1996, 7 (8).

<sup>11</sup> BGHZ 115, 364 (368); Lipp, NZV 1996, 7 (8); so im Ergebnis auch Knerr (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 40 f.

<sup>12</sup> BGH NJW 2006, 2839; OLG Braunschweig NJW 2003, 1053; OLG Hamm NJW-RR 2005, 1220; Weidenkaff, in: Palandt, Kommentar zum BGB, 69. Aufl. 2010, § 439 Rn. 15 m.w.N.; Gsell, JuS 2007, 97; anders dagegen Faust, JZ 2007, 101 und Ackermann, JZ 2002, 379, die eine Ersatzlieferung bei Stückschulden ablehnen.

<sup>13</sup> BGHZ 115, 364 (371 f.); grundlegend dazu Medicus, JuS 1973, 211 (212).

<sup>14</sup> BGHZ 115, 364 (371 f.); 162, 161 ff.; Heinrichs (Fn. 2), § 249 Rn. 27.

<sup>15</sup> BGHZ 115, 364 (371 f.); 162, 161; BGH NJW 2009, 1340 (1341).

<sup>16</sup> Heinrichs (Fn. 2), § 249 Rn. 27; Knerr (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 22 f.

<sup>17</sup> OLG Hamm VersR 2000, 1122; OLG Stuttgart NZV 1991, 309 (310); OLG München VersR 1983, 468.

Geschädigte für die Reparatur 13.000 € verlangen (10.000 € + 3.000 € Integritätszuschlag). Legt man jedoch den WBA in Höhe von 8.000 € (10.000-2.000 € Restwert) zu Grunde, ergibt sich für die Schadenshöhe die folgende Rechnung: 8.000 € + 2.400 € Integritätszuschlag = 10.400 €.

Da die Wortlautauslegung des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB keine eindeutige Beurteilung des Problems liefert, muss sich der Studierende mit den beiden Berechnungsmethoden argumentativ auseinandersetzen.

Auf den ersten Blick erscheint der obergerichtliche Ansatz unter Beachtung des im Schadensrecht allgemein anerkannten Grundsatzes des Bereicherungsverbots plausibel. Unter Bereicherungsgesichtspunkten betrachtet stellt sich die Situation so dar, als verbleibe der Restwert des beschädigten Fahrzeugs im Vermögen des Geschädigten. Bei dieser Grundannahme ist der Geschädigte um den Restwert im Vergleich zu demjenigen Geschädigten bereichert, der seinen beschädigten Pkw verkauft und einen wirtschaftlich gleichwertigen erwirbt.

Dieses Ergebnis lässt sich nur im Wege der teleologischen Auslegung der Norm begründen. Für die Nichtbeachtung des Restwerts und die Zugrundelegung des WBW streitet demgegenüber bereits die Systematik des § 249 Abs. 2 BGB. Nach § 249 Abs. 2 S. 2 BGB kann der Geschädigte beim Ersatz von Sachschäden gemäß § 249 Abs. 2 S. 1 BGB die Mehrwertsteuer nur dann verlangen, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Dies setzt notwendigerweise voraus, dass der Geschädigte seinen Schaden auch aufgrund tatsächlich nicht angefallener Kosten, also auf Gutachtenbasis berechnen kann;<sup>18</sup> dann jedoch ohne die Mehrwertsteuer. Das Gesetz lässt also durchaus die Möglichkeit zu, dass dem Geschädigten ein Betrag zufließt, den er tatsächlich nicht verwendet hat.

Zu beachten ist ferner, dass die Reparatur nach dem hier zu Grunde liegenden Verständnis (s.o. II. 1.) ebenso wie die Ersatzbeschaffung unter die Restitution nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB fällt. Dann kann es aber nur Sache des Geschädigten sein, sich im Rahmen des Erforderlichen für die eine oder andere Art des Schadensausgleichs zu entscheiden.<sup>19</sup> Es steht zu seiner Disposition, den Restwert des beschädigten Fahrzeugs durch Verkauf zu realisieren, oder im Reparaturfall eben keinen solchen Vorteil zu ziehen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB eine Einschränkung dieser Dispositionsfreiheit erforderlich ist. Der primäre Gesetzeszweck ist die Herstellung des hypothetischen Zustands.<sup>20</sup> Der Schädiger muss damit den gesamten Herstellungsaufwand ersetzen. Auf die Auswirkungen dieser Restitution im Vermögen des Geschädigten kann es danach nicht ankommen,<sup>21</sup> zumal sie allein von seinem Verhalten abhängen und damit zufällig und letztlich unbestimmbar sind.

Die obergerichtliche Sichtweise ist auch unter Zugrundelegung ihrer eigenen Maßstäbe wenig konsequent. Entschieden sich der Geschädigte nämlich dafür, sein Fahrzeug nach der Reparatur weiter zu benutzen, so hat er den Restwert gerade nicht realisiert.<sup>22</sup> Vielmehr verliert dieser mit der Herstellung des Zeitwertes des Pkw seine wirtschaftliche Selbständigkeit und geht in diesem auf. Dadurch wird der Geschädigte nicht bereichert, so dass seinem Vermögen folglich kein 30%iger sondern, wenn überhaupt, ein wesentlich geringerer Integritätszuschlag zufließen kann.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass auch nach BGH-Rechtsprechung der Geschädigte stets nur den Wiederbeschaffungsaufwand verlangen kann, also den Restwert abziehen muss, wenn die (geschätzten) Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um mehr als 30 % übersteigen und der Geschädigte die Restitution in Gestalt der Wiederbeschaffung wählt.<sup>23</sup>

#### b) Integritätszuschlag im Rahmen von § 251 BGB

Würde die Ersatzbeschaffung als Fall der Naturalrestitution hingegen abgelehnt (s.o. II. 1.) und das Ergebnis vertreten, dass die Reparaturkosten als die einzige Möglichkeit des Schadensausgleichs gemäß § 249 Abs. 2 S. 1 BGB ohne Rücksicht auf etwaige geringere Wiederbeschaffungskosten zur Restitution „erforderlich“ sind, ist weiter zu prüfen, ob die vom Geschädigten geltend gemachten Herstellungskosten i.S.v. § 251 Abs. 2 S. 1 BGB unverhältnismäßig sind, ob also ausnahmsweise der Schädiger den Geschädigten statt dem Ersatz der Restitutionskosten auf die Kompensation des Wertinteresses verweisen darf.

#### aa) Maßstab der Unverhältnismäßigkeitsprüfung

Die Unverhältnismäßigkeit ergibt sich aus einem Vergleich zwischen den Herstellungskosten und dem nach § 251 Abs. 1 BGB geschuldeten Geldersatz.<sup>24</sup> Zunächst muss ermittelt werden, welchen Betrag der Geschädigte nach § 251 Abs. 1 BGB verlangen könnte. Aus der Gegenüberstellung mit dem für die Reparatur notwendigen Betrag ist dann die Frage nach der Unverhältnismäßigkeit zu beantworten.

Die Bestimmung des § 251 Abs. 1 BGB ersatzfähigen Betrages richtet sich anders als im Rahmen des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB nach dem Wertinteresse des Geschädigten. Nach der allgemeinen Definition ist die Differenz zwischen dem Wert des Vermögens, wie es sich ohne das schädigende Ereignis darstellen würde, und dem durch das schädigende Ereignis verminderten zu ersetzen.<sup>25</sup> Bei Zerstörung oder Beschädigung einer Sache bemisst sich dieser Wert grundsätzlich nach dem Verkehrswert.<sup>26</sup> Bei Kraftfahrzeugen ist dies der Wiederbeschaffungswert eines gleichartigen und

<sup>18</sup> Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 224a.

<sup>19</sup> Knerr (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 40; Lipp, NZV 1996, 7 (10).

<sup>20</sup> Heinrichs (Fn. 2), § 249 Rn. 2; Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 2, 3.

<sup>21</sup> Lipp, NZV 1996, 7 (10).

<sup>22</sup> BGHZ 115, 364 (371); 154, 395.

<sup>23</sup> BGH NJW 1992, 305; NJW 2007, 67.

<sup>24</sup> BGHZ 63, 295; Heinrichs (Fn. 2), § 251 Rn. 7.

<sup>25</sup> Heinrichs (Fn. 2), § 251 Rn. 10.

<sup>26</sup> Allg. Meinung, statt aller: Schiemann (Fn. 2), § 251 Rn. 43.

gleichwertigen Ersatzes.<sup>27</sup> Er setzt sich zusammen aus dem von einem Sachverständigen zu schätzenden Zeitwert des Fahrzeugs vor Schadenseintritt, einer Händlerspanne von 20-25 % dieses Zeitwertes sowie den Kosten der An- und Abmeldung.<sup>28</sup>

#### bb) Verhältnismäßigkeit des Integritätzuschlags

Uneinigkeit besteht darüber, ob die Gewährung des 30 %igen Integritätzuschlags überhaupt verhältnismäßig i.S.v. § 251 Abs. 2 S. 1 BGB sein kann. Während ein Teil der Literatur diesen Zuschlag unter der Voraussetzung als verhältnismäßig ansieht, dass der Geschädigte sein Integritätsinteresse in Gestalt einer durchgeführten Reparatur dokumentiert hat,<sup>29</sup> soll nach anderer Auffassung dem Geschädigten neben einem Ersatz der Wiederbeschaffungskosten keinerlei Zuschlag gewährt werden.<sup>30</sup>

Die Tragweite dieses Streits ist nicht zu unterschätzen, geht es doch wirtschaftlich um einen Betrag, der knapp ein Viertel der Reparaturkosten ausmacht.<sup>31</sup>

Für die Ablehnung des Zuschlags spricht zunächst der Zweck des § 251 Abs. 1 BGB. Anders als im Rahmen des § 249 Abs. 1 BGB geht es bei § 251 Abs. 1 BGB nämlich um die Kompensation des Geschädigten. Das Merkmal der Verhältnismäßigkeit erfordert deshalb gleichermaßen die Beachtung des schutzwürdigen Interesses des Geschädigten an der Reparatur einerseits und des Interesses des Ersatzpflichtigen an einer möglichst geringen Entschädigungssumme andererseits.<sup>32</sup> Unter Einbeziehung des Integritätzuschlages sind jedoch Fälle denkbar, in denen die Reparaturkosten doppelt so hoch sind wie der im Falle der Ersatzbeschaffung zu leistende Differenzbetrag zwischen Wiederbeschaffungswert und Restwert.<sup>33</sup>

*Beispiel 3:* Der Wiederbeschaffungswert beträgt 10.000 €. Der Restwert des beschädigten Fahrzeug beläuft sich auf 3.500 €. Der Wiederbeschaffungsaufwand beträgt daher 6.500 € (10.000-3.500 €). Beschafft sich der Geschädigte ein Ersatzfahrzeug, ist sein Anspruch gegen den Schädiger auf 6.500 € beschränkt.

Lässt der Geschädigte sein Fahrzeug reparieren, so kann

er bei uneingeschränkter Gewährung des Integritätzuschlags Reparaturkosten bis 130 % des Wiederbeschaffungswerts und damit 13.000 € fordern.

Ein solches Ergebnis kann für den Schädiger aber nicht mehr als zumutbar und deshalb nicht als verhältnismäßig angesehen werden.

Außerdem bietet die Gewährung des Integritätzuschlags erhebliche Manipulationsmöglichkeiten. Liegen nämlich die Reparaturkosten mehr als 30 % über dem Wiederbeschaffungswert und lässt der Geschädigte das Fahrzeug reparieren, so könnte er sich zwei Rechnungen stellen lassen, von denen eine sich im Rahmen der 130 % hält. Der Ersatzpflichtige hat aber häufig keine Möglichkeit zu erkennen, dass die Reparaturkosten in Wirklichkeit höher liegen und er deshalb nur den Wiederbeschaffungswert schuldet.<sup>34</sup>

Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass der Betroffene ein berechtigtes Interesse daran hat, den ihm vertrauten Wagen weiter zu benutzen und die Risiken des Erwerbs eines gebrauchten Fahrzeugs zu vermeiden.<sup>35</sup> Ferner handelt es sich bei der Bemessung des Integritätzuschlags nicht notwendigerweise um eine Erhöhung um 30 %. Vielmehr dient die Grenze von 130 % des Wiederbeschaffungswerts lediglich der Orientierung, die auch unter- oder überschritten werden kann.<sup>36</sup> Zum Beispiel kann in Fällen, in denen ein Zuschlag in Höhe von 30 % zu unerträglichen Ergebnissen führen würde, dieser zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit herabgesetzt werden.

Weiterhin ist es nicht Aufgabe des Schadensrechts, Missbrauchshandlungen zu unterbinden,<sup>37</sup> so dass der Einwand der Manipulation der Berechnungsmethode bereits deshalb nicht überzeugen kann. Schließlich kann eine für eine Partei günstige Rechtslage nicht dadurch in Frage gestellt werden, dass sich diese Partei die für sie günstigen Umstände erschleichen könnte. Dies ist kein spezifisches Problem des Schadensrechts sondern betrifft das gesamte Zivil- und Prozessrecht.

#### 3. Zwischenergebnis

Zusammenfassend lässt sich für die Fälle der vollständigen Reparatur feststellen, dass die Gewährung des 30%-Zuschlags auf der Basis des Wiederbeschaffungswerts vom Normzweck der §§ 249 ff. BGB umfasst ist. Das anerkannte Interesse des Geschädigten, die Risiken des Erwerbs eines Gebrauchtwagens zu vermeiden, ist im Rahmen des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB unter dem Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit und im Rahmen des § 251 Abs. 2 S. 1 BGB bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Darüber hinaus erscheint der vom BGH gewählte Weg über § 249 Abs. 2 S. 1 BGB überzeugender, da insbesondere nicht erkennbar ist, warum die Wiederherstellung des ursprünglichen „Zustands“ i.S.v. § 249 Abs. 1 BGB lediglich die Sach-

<sup>27</sup> BGH NJW 1984, 2282; NJW 1992, 1383 (1384); *Schiemann* (Fn. 2), § 251 Rn. 43; *Heinrichs* (Fn. 2), § 251 Rn. 10.

<sup>28</sup> OLG Stuttgart NJW 1967, 252 (254); OLG Celle NJW 1968, 1478; allgemein: *Schmidt*, DAR 1979, 87 (88).

<sup>29</sup> BGH NJW 1992, 1618 (1619); *Knerr* (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 21 f.

<sup>30</sup> *Schiemann* (Fn. 2), § 251 Rn. 22 (23); *ders.*, NZV 1996, 1 (5); *Grunsky*, JZ 1997, 825 (827).

<sup>31</sup> Verlangt der Geschädigte wie in Beispiel 2 nach durchgeführter Reparatur 13.000 € (130 % der Wiederbeschaffungskosten) und bekommt lediglich 10.000 € (100 % der Wiederbeschaffungskosten) zugesprochen, so bleibt das Zugesprochene um 23 % hinter dem geforderten Betrag zurück.

<sup>32</sup> Vgl. *Schiemann*, NZV 1996, 1 (5).

<sup>33</sup> *Schiemann* (Fn. 2), § 251 Rn. 22; *ders.*, NZV 1996, 1 (5).

<sup>34</sup> *Grunsky*, JZ 1997, 825 (827).

<sup>35</sup> BGHZ 115, 364 (371 f.); *Medicus*, JuS 1973, 211 (212).

<sup>36</sup> BGHZ 115, 364 (371 f.); *Oetker* (Fn. 7), § 251 Rn. 41; *Medicus*, JuS 1973, 211 (212).

<sup>37</sup> BGH NJW 1992, 3096; *Heinrichs* (Fn. 2), Vor § 249 Rn. 4.

substanz und nicht das Nutzungsinteresse des Geschädigten erfassen soll.

### III. Ersatzfähigkeit des Schadens bei lediglich teilweiser Reparatur

Ist mit der durchgeführten Reparatur nicht der gesamte Schaden am Fahrzeug beseitigt, schließt sich an die unter II. behandelten Prüfungsschritte die Untersuchung der Auswirkungen der teilweisen Reparatur auf die festgestellte Höhe des ersatzfähigen Schadens an. Dabei ist präzise zwischen den Konsequenzen für die Gewährung des Integritätzuschlags (dazu 1.) und den Konsequenzen für die Berücksichtigung des Restwerts (dazu 2.) zu unterscheiden. Anknüpfungspunkt für beide Problemfelder ist das Tatbestandsmerkmal „erforderlich“ in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB.

#### 1. Konsequenzen einer Teilreparatur für den Integritätzuschlag

##### a) Darstellung der vertretenen Auffassungen

Die obergerichtliche sowie höchstrichterliche Rechtsprechung<sup>38</sup> und ihr folgend der überwiegende Teil der Literatur<sup>39</sup> verlangen, dass für die Ersatzfähigkeit von Teilreparaturkosten in Höhe von 130 % des Wiederbeschaffungswerts der Geschädigte mit der durchgeführten Reparatur zum Ausdruck gebracht haben muss, dass er das Fahrzeug in einen Zustand wie vor dem Unfall versetzen will. Erst dann soll der 30 %-ige Zuschlag „erforderlich“ sein. Abzustellen ist nicht auf das Interesse des Geschädigten, sein Fahrzeug überhaupt weiter nutzen zu können. Vielmehr muss der Betroffene nach außen erkennbar dokumentiert haben, dass er die vollständige Beseitigung des Unfallschadens anstrebt. Zur Begründung wird in erster Linie auf das im Schadensrecht geltende Bereicherungsverbot verwiesen.<sup>40</sup> Folge dieser Betrachtungsweise ist, dass der Geschädigte den Integritätzuschlag nur bei vollständiger und fachgerechter Reparatur verlangen kann.

Dagegen wird eingewandt, dass der Geschädigte bei einer Teilreparatur zwar nicht den gesamten Reparaturbetrag aufwende, ihn jedoch eine wirtschaftliche Einbuße beim Wert des nicht fachgerecht reparierten Fahrzeugs treffe.<sup>41</sup> Diese Einbuße wiege aber die Ersparnis in der Regel wirtschaftlich auf, so dass keine Bereicherung des Geschädigten vorliege. Aus diesem Grund verlangt die unterinstanzliche Rechtsprechung für die Begründung des Integritätsinteresses lediglich, dass infolge der durchgeführten Reparatur der Geschädigte sein Fahrzeug wieder sinnvoll einsetzen kann.<sup>42</sup> Eine durchweg fachgerechte und vollständige Reparatur sei nicht erforderlich.

#### b) Stellungnahme zu der unterinstanzlichen Rechtsprechung

Die unterinstanzliche Praxis wird dem Sinn und Zweck des Integritätzuschlags nicht gerecht. Dessen Gewährung dient allein dazu, das Interesse des Geschädigten an der Wiederherstellung des ihm vertrauten Fahrzeugs und der Vermeidung von Risiken beim Erwerb eines Ersatzwagens besonders zu schützen.<sup>43</sup> Verbleiben nach der Reparatur hingegen noch Schäden, ist der Geschädigte ebenso dem Risiko einer nunmehr höheren Fehleranfälligkeit des Wagens ausgesetzt, wie er es bei einer Ersatzbeschaffung wäre.

Des Weiteren verstößt eine pauschale Gewährung des Integritätzuschlags gegen das Bereicherungsverbot im Schadensrecht. Es ist nämlich nicht von vornherein klar, dass ein Erhaltungsinteresse beim Geschädigten gegeben ist. Vielmehr muss dieser sein höheres Interesse in Form einer vollständigen Schadensbeseitigung nachweisen.<sup>44</sup> Verzichtet man auf einen solchen Nachweis, wird einerseits der Ersatzpflichtige mit Zahlung des Zuschlags möglicherweise unangemessen belastet und andererseits erhält der Geschädigte unter Umständen mehr, als er tatsächlich für die Reparatur aufgewendet hat.

Schließlich zeigt der Geschädigte mit einer Teilreparatur grundsätzlich, dass er lediglich an der Mobilität des Fahrzeugs interessiert ist und das Fahrzeug nur als Fortbewegungsmittel benötigt. Dieses Interesse lässt sich aber genauso gut mit der Ersatzbeschaffung befriedigen.<sup>45</sup>

#### 2. Auswirkungen einer Teilreparatur auf die Berücksichtigung des Restwerts

##### a) Darstellung der vertretenen Positionen

Die Diskussion um die Behandlung des Restwerts bei durchgeführter Teilreparatur wird im Wesentlichen von zwei Ansichten bestimmt. Nach einer bis zum Jahr 2006 auch vom BGH<sup>46</sup> vertretenen Ansicht,<sup>47</sup> soll lediglich der Wiederbeschaffungsaufwand als Schaden i.S.v. § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erforderlich sein. Danach ist der Restwert des beschädigten Fahrzeugs vom Wiederbeschaffungswert abzuziehen, so dass der Anspruch des Geschädigten unabhängig davon, ob dieser die tatsächlich angefallenen Teil-Reparaturkosten verlangt oder fiktiv auf Gutachtenbasis abrechnet, durch die Höhe des Wiederbeschaffungsaufwands begrenzt ist. Dies soll auch dann gelten, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen (vgl. III. 1.).

Der BGH<sup>48</sup> hat sich dagegen seit 2006 einem großen Teil der Literatur<sup>49</sup> angeschlossen und gibt dem Geschädigten den

<sup>38</sup> BGHZ 162, 170; OLG Düsseldorf NZV 1995, 232; OLG Karlsruhe DAR 1999, 313; OLG Stuttgart VersR 2003, 1321.

<sup>39</sup> Knerr (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 25 f.; Lipp, NZV 1996, 7 (11); Heinrichs (Fn. 2), § 251 Rn. 19; Medicus, JuS 1973, 211 (213); Oetker (Fn. 7), § 251 Rn. 44.

<sup>40</sup> BGHZ 162, 161; OLG Hamm NZV 2002, 272; OLG Saarbrücken MDR 1998, 1346.

<sup>41</sup> LG Kassel ZfS 1996, 13 (16).

<sup>42</sup> LG Kassel ZfS 1996, 13 (15); LG Siegen SP 1999, 272.

<sup>43</sup> BGHZ 115, 364 (371); 162, 161; BGH NJW 1999, 500 (501); Langel/Schiemann (Fn. 9), S. 237; Medicus, JuS 1973, 211 (212); Luckey, VersR 2004, 1525 (1526).

<sup>44</sup> Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 233 f.; Heinrichs (Fn. 2), § 249 Rn. 27.

<sup>45</sup> BGHZ 162, 161; Luckey, VersR 2004, 1525 (1526).

<sup>46</sup> BGH NJW 1985, 2469 (2470); NJW 2005, 1110 (1111).

<sup>47</sup> OLG Hamm r+s 1999, 326; OLG Karlsruhe NZV 1994, 275.

<sup>48</sup> BGHZ 154, 395.

Ersatz der (fiktiven) Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts. Diese zu Gunsten des Geschädigten geforderte Nichtberücksichtigung des Restwerts sei unabhängig von dem Umfang und der Art der Reparatur. Es müssten allerdings zusätzliche Umstände hinzutreten, die die Nichtberücksichtigung des Restwerts rechtfertigen. Als ein solcher Umstand sei eine mindestens sechsmontatige Nutzung des Fahrzeugs nach dem Unfall (in repariertem oder nicht repariertem Zustand) geeignet, das geforderte Interesse zu beweisen.<sup>50</sup>

#### b) Stellungnahme

Mit der Einführung der sechsmontatigen Nutzungszeit zur Beantwortung der Frage nach der Dokumentation eines nachhaltigen Interesses des Geschädigten an der Weiternutzung seines Pkw dehnt der BGH die Vorschrift des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erheblich aus und stößt damit auf Kritik.

Die Durchführung der Schadensberechnung nach der obergerichtlichen Ansicht führt in Fällen, in denen die (fiktiven) Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert überschreiten, dazu, dass dem Geschädigten lediglich der Wertverlust gewährt wird.<sup>51</sup> Dies verträgt sich mit der ausdrücklichen Regelung des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB indes nicht, wonach der Schädiger zur Beseitigung des Schadens die Kosten der vollständigen Wiederherstellung zu tragen hat. Würde der Wertverlust des Wagens als maßgeblich angesehen, dürften auch die Kosten einer tatsächlich durchgeführten Reparatur grundsätzlich insoweit nicht ersatzfähig sein, als die Reparaturkosten den Wertverlust übersteigen. Dieses Ergebnis lässt sich mit dem Grundsatz der Naturalrestitution jedoch nicht vereinbaren.<sup>52</sup> Außerdem erscheint fragwürdig, warum bei Reparaturkosten, die den Wiederbeschaffungswert übersteigen, der Geschädigte bei einer unzureichenden Reparatur lediglich den Wiederbeschaffungsaufwand verlangen kann, dagegen bei geringeren Reparaturkosten auf Gutachtenbasis den regelmäßig höheren Wiederbeschaffungswert bekommt.<sup>53</sup> Diese Sichtweise hat zur Folge, dass ungenaue Berechnungsgrundlagen bei der Beurteilung des Restwerts Eingang in das Schadensrecht finden.<sup>54</sup> Orientiert sich der Wiederbeschaffungswert an dem Durchschnittswert aller vergleichbaren Angebote, handelt es sich bei dem Restwert in der Regel um ein konkretes Einzelangebot, das aus subjektiven ökonomischen Überlegungen (billige Eigenreparaturmöglichkeit, Ankauf besonders gesuchter Modelle) abgegeben wird. Die Außerachtlassung des Restwerts geschieht

dagegen zu Gunsten einer einfacheren und objektiveren Berechnungsmethode.<sup>55</sup>

Auch liefert die teleologische Auslegung des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB keine zusätzlichen Erkenntnisse zu Gunsten der obergerichtlichen Auffassung. Bis zur Einführung des Kriteriums der sechsmontatigen Nutzungszeit wurde vom BGH ins Feld geführt, dass der Zweck der Vorschrift, die Befriedigung des Integritätsinteresses, den Fall nicht erfasse, in dem der Geschädigte mit der Teilreparatur lediglich ein Mobilitätsinteresse bewiesen hat, welches mit einer Ersatzbeschaffung ebenso gut befriedigt werden kann.<sup>56</sup> Nunmehr hat sich der BGH dem in Literatur vertretenen Standpunkt angeschlossen und geht davon aus, dass der Geschädigte mit der Weiternutzung des Fahrzeugs gezeigt habe, dass er auf die wirtschaftliche Realisierung des Restwerts verzichte.<sup>57</sup> Dieser bleibt somit lediglich ein hypothetischer Posten im Vermögen des Geschädigten, der sich nicht vorteilhaft auswirkt. Nach dem Grundsatz der Dispositionsfreiheit des Geschädigten steht es diesem frei, über die Verwendung seines Fahrzeugs zu befinden.<sup>58</sup> Entscheidet er sich gegen eine vollständige Reparatur und nutzt den Wagen weiter, ohne dass ihm irgendwelche Vorteile aus dem beschädigten Fahrzeug zufließen, so darf sein Integritätsinteresse nicht anders beurteilt werden als im Falle einer vollständigen Reparatur, nach welcher er regelmäßig auch sein Fahrzeug weiter benutzen möchte.<sup>59</sup>

#### IV. Ersatzfähigkeit der Mehrwertsteuer

Gemäß § 249 Abs. 2 S. 2 BGB ist auch die Mehrwertsteuer Teil des zur Restitution erforderlichen Geldbetrages, wenn und soweit diese Steuer tatsächlich angefallen ist. Diese klare Regelung führt zu Anwendungsproblemen, wenn der Geschädigte seinen Schaden nach dem Wiederbeschaffungswert fiktiv berechnet und für die tatsächlich durchgeführte (Teil-) Reparatur die angefallene Mehrwertsteuer geltend macht.

*Beispiel 4:* Der Netto-Wiederbeschaffungswert beträgt 10.000 €. Die Kosten der in einer Autowerkstatt tatsächlich durchgeführten Teilreparatur belaufen sich auf 6.000 € netto. Der Umsatzsteueranteil nach § 12 Abs. 1 UStG i.H.v. 19 % beträgt also 1.040 €, so dass der Geschädigte für die Reparatur insgesamt 7.040 € aufgewendet hat. Rechnet er nun fiktiv ab und verlangt vom Schädiger zulässigerweise 10.000 € (vgl. o. III. 2.), stellt sich die Frage, ob er außerdem den als Mehrwertsteuer gezahlten Betrag i.H.v. 1.040 € verlangen kann.

Der Wortlaut des § 249 Abs. 2 S. 2 BGB streitet zunächst dafür, dem Geschädigten auch die tatsächlich gezahlte Mehrwertsteuer zuzusprechen. Er ist jedoch dahin einzuschränken, dass die tatsächlich angefallene Mehrwertsteuer

<sup>49</sup> *Heinrichs* (Fn. 2), § 249 Rn. 24; *Oetker* (Fn. 7), § 251 Rn. 45; vor bereits mehr als 20 Jahren gefordert von *Grunsky*, 28. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 1990, S. 187 ff. und *Gebhardt*, AnwBl. 1985, 559 (561).

<sup>50</sup> BGH NJW 2006, 2179 (2180); NJW 2008, 437 (438).

<sup>51</sup> *Gebhardt*, AnwBl. 1985, 559 (561); *Grunsky* (Fn. 49), S. 187 ff.

<sup>52</sup> *Oetker* (Fn. 7), § 249 Rn. 351.

<sup>53</sup> Vgl. BGHZ 162, 161 und BGH NJW 2003, 2085.

<sup>54</sup> Zu den tatsächlichen Schwierigkeiten der Restwertbestimmung siehe *Knerr* (Fn. 6), Kap. 3 Rn. 45-49.

<sup>55</sup> BGH NJW 1992, 302 (304).

<sup>56</sup> BGHZ 162, 161.

<sup>57</sup> BGH NJW 2006, 2179 (2180); *Oetker* (Fn. 7), § 249 Rn. 351.

<sup>58</sup> BGHZ 54, 82 (84 f.); 61, 56 (58).

<sup>59</sup> BGH NJW 2006, 2179 (2180); OLG Koblenz OLGR 2005, 815; *Oetker* (Fn. 7), § 249 Rn. 351.

unberücksichtigt bleibt, wenn der Geschädigte – wie im obigen Beispielfall – seinen Schaden nach dem fiktiven Wiederbeschaffungswert berechnet.<sup>60</sup> Das Ergebnis der Wortlautauslegung führt nämlich dazu, dass der Geschädigte seinen Schaden sowohl fiktiv als auch – in Höhe der tatsächlich angefallenen Mehrwertsteuer – real berechnen kann. Liegen die Kosten einer durchgeführten Reparatur unter dem Wiederbeschaffungswert, handelt es sich bei der Mehrwertsteuer lediglich um einen hypothetischen Rechnungsposten, den der Geschädigte gerade nicht zusätzlich realisiert hat.<sup>61</sup> Erhielte er gleichwohl die Umsatzsteuer, käme es nach der gesetzgeberischen Wertung<sup>62</sup> zu einer Überkompensation, die mit Einführung des § 249 Abs. 2 S. 2 BGB gerade verhindert werden soll.<sup>63</sup> Insoweit ist die Dispositionsfreiheit des Geschädigten eingeschränkt.<sup>64</sup> Seine Entscheidung – Reparatur in einer Fachwerkstatt, Eigenreparatur oder keine Schadensbeseitigung – hat direkte Auswirkungen auf die erstattungsfähige Schadenshöhe.

Der Geschädigte muss sich also entscheiden und entweder die tatsächlichen Reparaturkosten einschließlich der angefallenen Mehrwertsteuer verlangen oder den fiktiven Betrag in Höhe des Netto-Wiederbeschaffungswerts fordern. Diese Ausführungen gelten auch für den praktisch nicht relevanten Fall, dass die Brutto-Kosten für eine *vollständige* Schadensbeseitigung unter dem vom Gutachter ermittelten Netto-Wiederbeschaffungswert liegen.

## V. Fazit

Der vom BGH eingeschlagene Weg der Schadensberechnung lässt sich nur mit Hilfe der teleologischen Auslegung der §§ 249 ff. BGB rechtsdogmatisch begründen. Den insoweit besonders wichtigen Grundsätzen der Dispositionsfreiheit und des Bereicherungsverbots werden fallbezogen konkrete Lösungen abgerungen.

Bei vollständiger Reparatur seines Fahrzeugs kann das Integritätsinteresse des Geschädigten nur mithilfe eines 30 %-igen Toleranzzuschlags auf den Wiederbeschaffungswert angemessen berücksichtigt werden. Dieses Ergebnis lässt sich sowohl über die Restitutions- als auch Kompensationsvorschriften des Schadensrechts erreichen.

Ist das Fahrzeug nur teilweise repariert worden, hängt die Gewährung des Integritätszuschlags auf den Wiederbeschaffungswert davon ab, dass der Betroffene sein höheres Interesse dokumentiert. Mit dem vom BGH geforderten Nachweis einer sechsmonatigen Nutzungszeit ist eine klare und geeignete Konkretisierung vorgenommen worden, die sowohl dem Grundsatz des Bereicherungsverbots als auch dem der Dispositionsfreiheit gleichermaßen gerecht wird.

<sup>60</sup> Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 236d; vgl. BGH NJW 2005, 2220 (2221); NJW 2006, 2320 (2321).

<sup>61</sup> Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 236a f.; BGH NJW 2006, 2320 (2321).

<sup>62</sup> BT-Drs. 14/7752, S. 23.

<sup>63</sup> BGH NJW 2004, 1943 (1944); NJW 2006, 2181 (2182); Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 236c.

<sup>64</sup> BT-Drs. 14/7752, S. 23; Schiemann (Fn. 2), § 249 Rn. 236a ff.; BGH NJW 2006, 2181.

Die tatsächlich angefallene Mehrwertsteuer kann gemäß § 249 Abs. 2 S. 2 BGB nur verlangt werden, wenn der Geschädigte den Schaden auch insgesamt real berechnet. Fordert er dagegen den Wiederbeschaffungswert auf Gutachtenbasis, bleibt die etwaig angefallene Mehrwertsteuer unberücksichtigt. Der Geschädigte muss sich also zwischen der fiktiven und realen Schadensberechnung entscheiden.