

## **Mandantenrundschriften Autorecht XIV vom 01.10.2008**

Sehr geehrte Mandanten,

hiermit erhalten Sie unser Mandantenrundschriften zum Thema Autorecht für das dritte Quartal des Jahres 2008, in dem wir Sie wie gewohnt über die neuesten Entwicklungen in der Rechtsprechung informieren möchten.

Zunächst soll hier die in der Praxis häufig relevante Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu einer Abrechnung nach der so genannten 130%-Regel bei einem wirtschaftlichen Totalschaden im Falle eines Verkehrsunfalls dargestellt werden.

Dem Bundesgerichtshof lag die Frage zur Entscheidung vor, unter welchen Voraussetzungen bei einer vollständigen und fachgerechten Reparatur des verunfallten Pkw die Reparaturkosten bis zu 30 % über dem Wiederbeschaffungswert von der gegnerischen Haftpflichtversicherung ersetzt werden.

Der Entscheidung des BGH lag der Fall zugrunde, dass die alleinige Haftung der Haftpflichtversicherung des Unfallgegners aus einem Unfallereignis im September 2006 fest stand und der Geschädigte seinen Pkw in einer Fachwerkstatt Ende September 2006 vollständig und fachgerecht reparieren ließ. Die Reparaturkosten überschritten hierbei den vom Gutachter angesetzten Wiederbeschaffungswert im Rahmen von bis zu 30 %. Im November 2006 verkaufte der Geschädigte das Fahrzeug. Er machte daraufhin gegenüber der gegnerischen Haftpflichtversicherung die Reparaturkosten in voller Höhe geltend. Die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners ersetzte dem Geschädigten zunächst nur den Wiederbeschaffungsaufwand, d. h. den Wiederbeschaffungswert abzüglich des im Gutachten angesetzten Restwerts.

Der BGH entschied unter Hinweis auf seine geltende Rechtsprechung, dass der Geschädigte unter bestimmten Voraussetzungen einen Reparaturaufwand von bis zu 30 % über dem Wiederbeschaffungswert des Pkw verlangen könne. Die Reparatur solle aber wirtschaftlich sein und den Geschädigten nicht bereichern. Das sei nur der Fall, wenn die Reparatur durchgeführt wird, um das Fahrzeug danach auch weiter zu nutzen (so genanntes Integritätsinteresse). Das Integritätsinteresse werde etwa durch eine Nutzungsdauer von sechs Monaten nach dem Unfall nachgewiesen.

Werde das Fahrzeug – wie hier – binnen der Sechsmonatsfrist verkauft, dann bestehe kein Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten in voller Höhe, sondern nur ein Anspruch auf Ersatz des Wiederbeschaffungsaufwands.

Die Entscheidung des BGH vom 22.04.2008 mit dem Aktenzeichen VI ZR 237/07 ist abgedruckt in der Zeitschrift NJW 2008, S. 2183f. (Heft 30) und kann auch auf der Homepage des BGH unter [www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de) eingesehen werden.

Im vorliegenden Fall war es so, dass die Fehlfunktion durch das Pflegepersonal verursacht wurde. Das Altenheim hätte vor der Inanspruchnahme des Verkäufers

prüfen müssen, ob die Fehlfunktion infolge der Einstellungen durch das Personal hervorgerufen wurde. Dies ist hier nicht geschehen.

In vorhergehenden Entscheidungen hat der BGH Ausnahmen von der Sechsmonatsfrist zugelassen, so z.B. bei einem unfreiwilligen Verlust des Fahrzeugs durch einen Diebstahl oder einen unverschuldeten Totalschaden.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die Sechsmonatsfrist nach dem BGH auch für die Fälle unterhalb der 100%-Grenze gilt, und zwar bei einer Abrechnung auf Gutachtenbasis bzw. einer Reparatur in Eigenregie.

Der Verkäufer soll vor den teilweise erheblichen Kosten geschützt werden, die eine Mangelbeseitigung mit sich bringt.

Der BGH hat in der erläuterten Entscheidung zur 130%-Regel keine Aussage darüber getroffen, wann der Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten bis zu 30 % über dem Wiederbeschaffungswert fällig ist, d. h. die Reparaturkosten von der Gegenseite verlangt werden können. Verschiedene Obergerichte entscheiden hierzu, dass die Fälligkeit bereits mit dem Schadensereignis, also dem Unfall, eintritt.

Wird der Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten in voller Höhe vor Ablauf der Sechsmonatsfrist gerichtlich geltend gemacht, dann hätte man allenfalls ein Beweisproblem hinsichtlich des Integritätsinteresses.

Dies stellt eine praktische Schwierigkeit dar, die der Bundesgerichtshof noch zu klären hat.

Die Frage, wann die Verjährung bei einer mangelhaften Kfz-Reparatur beginnt, lag dem Oberlandesgericht Koblenz vor.

Der Entscheidung lag folgender Fall zugrunde: Ein Wohnmobil, Baujahr 1992, erlitt im Sommer 2003 durch einen Unfall einen Getriebeschaden. Die mit der Reparatur beauftragte Werkstatt nahm eine Getriebereparatur vor und erneuerte außerdem die Kupplung sowie die Mitnehmerscheibe. Im Juli 2005 erlitt die hydraulische Kupplung einen Totalschaden.

Das OLG Koblenz entschied, dass die aus der mangelhaften Reparatur im Jahre 2003 hergeleiteten Ansprüche verjährt seien.

Nach dem geltenden Verjährungsrecht verjähren Ansprüche aus einem Werkvertrag – die Reparatur eines Fahrzeuges fällt darunter – nach § 634 a Abs.1 Nr.1 BGB in zwei Jahren ab der Abnahme. Darunter fallen alle Mangelansprüche und auch Mangelfolgeschäden.

Diese Regelung gehe nach dem OLG Koblenz den allgemeinen Verjährungsregelungen vor. Nach den allgemeinen Verjährungsregelungen beginnt die Verjährung am Schluss des Jahres, in dem die Anspruch begründenden Umstände und die Person des Schuldners bekannt sind.

Die Verjährung begann damit im vorliegenden Fall nicht zum Ende des Jahres 2003, sondern bereits im Sommer 2003.

Das Urteil des OLG Koblenz vom 20.12.2007 mit dem Aktenzeichen 5 U 906/07 ist abgedruckt in der Zeitschrift Deutsches Autorecht (DAR) 2008, S.477 (Heft 8).

Eine weitere interessante Frage zur Sachmangelhaftung und der Abgrenzung eines Sachmangels von einer Verschleißerscheinung hatte das Oberlandesgericht Brandenburg zu entscheiden.

Hintergrund der Entscheidung war folgender Fall: Im Jahre 2004 erwarb der Käufer von einem Vertragshändler einen gebrauchten Pkw Diesel mit Erstzulassung 1999 und einem Kilometerstand von rund 126.000 km. Nach der Übergabe des Fahrzeugs im September 2004 traten Mängel an dem Fahrzeug wie z. B. Geräusche an der Vorderachse, ein schlechter Radioempfang, eine Vibration am Lenkrad beim Beschleunigen und Schalten sowie eine defekte Achsmanschette auf. Der Verkäufer behob diese Mängel. Im Oktober 2004 wurden vom Käufer ein Ruckeln im Getriebe beim Hochschalten und Abtounen sowie blauer Dampf im Leerlauf und aus dem Auspuff gerügt. Daraufhin wurden im Rahmen der Gewährleistung die Lichtmaschine und der Luftmassenmesser erneuert, die beiden Ventildeckel ausgewechselt und die Dichtungen und der Turbolader ausgetauscht.

Im Januar 2005, bei einem Kilometerstand von rund 139.000 km, reklamierte der Käufer erneut, dass der Auspuff qualme und Öl verloren ginge. Der Verkäufer ersetzte wiederum den Turbolader und das Entlüftungsventil im Kurbelgehäuse. Nach einer weiteren Mängelrüge der schlechten Beschleunigung des Fahrzeugs und des Leistungsverlusts des Motors wechselte der Verkäufer den Luftmassenmesser.

Im Juni 2005 blieb das streitgegenständliche Fahrzeug bei einem Kilometerstand von rund 154.000 km liegen. Der Verkäufer ersetzte die Intankpumpe und die Einspritzpumpe auf Kosten des Käufers.

Wegen der behaupteten Mängel am Luftmassenmesser und der Kurbelwellengehäuseentlüftung trat der Käufer vom Kaufvertrag zurück.

Das OLG Brandenburg entschied am 13.06.2007, dass ein Rücktritt vom Kaufvertrag nicht in Betracht käme, da ein Sachmangel zum Zeitpunkt der Übergabe nicht nachgewiesen sei.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH liege ein Sachmangel nicht vor, wenn es sich um einen normalen Verschleiß und normale Gebrauchsspuren handle. Anders liege es aber bei außergewöhnlichen Verschleißerscheinungen. Diese weichen vom üblichen Zustand ab und liegen außerhalb der berechtigten Erwartungen des Käufers.

Das OLG Brandenburg argumentierte damit, dass das Alter und die Laufleistung eines Pkw die berechtigten Erwartungen des Käufers wesentlich beeinflussen. Hinzu kommen andere Umstände wie der Pflegezustand des Fahrzeugs, die Anzahl der Vorbesitzer und die Art der Vorbenutzung.

Im vorliegenden Gerichtsverfahren wurde über die Frage der Mangelhaftigkeit ein Sachverständigengutachten eingeholt. Der Sachverständige stellte fest, dass es bei diesem speziellen Motortyp bei Fehlfunktionen von Luftmassenmesser und Kurbelwellengehäuseentlüftung und nicht rechtzeitiger Behebung zu Defekten von

Motoranbauteilen kommt. Bei diesem Motortyp sei wegen der eintretenden mangelhaften Kurbelgehäuseentlüftung eine besondere Wartung erforderlich. Vom Hersteller werde diese Wartung alle 30.000 km empfohlen.

Einen erhöhten Verschleiß stellte der Sachverständige nicht fest. Die betreffenden Teile seien nur erhöht wartungsbedürftig. Bei einer regelmäßigen Überprüfung des Kurbelgehäusedrucks nach 30.000 km sei ein weiterer Schaden oder Folgeschäden absolut zu verhindern gewesen.

Das OLG Brandenburg sah hierin keinen Sachmangel, da die Wartungshäufigkeit nicht als unüblich anzusehen sei.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass außergewöhnliche Verschleißerscheinungen Sachmängel darstellen können. Ein außergewöhnlicher Verschleiß liegt aber nicht vor, wenn die vom Hersteller empfohlenen Wartungsintervalle weitere Folgeschäden verhindern sollen.

Das Urteil des OLG Brandenburg vom 13.06.2007 mit dem Aktenzeichen 13 U 162/06 ist abgedruckt in der Zeitschrift Deutsches Autorecht (DAR) 2008, S. 473ff. (Heft 8).

Dass es bei der Frage des Vorliegens eines Sachmangels auf die Erwartungen des Verbrauchers ankommt, entschied auch das Oberlandesgericht Stuttgart.

Hintergrund dieser Entscheidung war ein Fall, in dem ein Fahrzeug mit Dieselpartikelfilter gekauft wurde und bereits kurz nach Übergabe Störungen beim Betrieb des Fahrzeugs auftraten, die hauptsächlich auf eine Verstopfung des Dieselpartikelfilters zurückzuführen waren. Der Käufer des Fahrzeugs verlangte die Rückabwicklung des Kaufvertrags. Der Verkäufer berief sich darauf, dass kein Mangel vorliege. Der Käufer nutze das Fahrzeug überwiegend im Kurzstreckenverkehr. Damit sei keine ausreichende Reinigung des Partikelfilters gewährleistet.

Das OLG Stuttgart entschied, dass der Rücktritt des Käufers vom Kaufvertrag berechtigt war, da ein Sachmangel vorgelegen habe. Das Fahrzeug habe sich nicht für die gewöhnliche Verwendung geeignet und wies nicht die Beschaffenheit auf, die ein Käufer eines Dieselfahrzeugs üblicherweise erwarten durfte.

Zwar entspreche der streitgegenständliche Pkw dem Stand der Technik. Der durchschnittliche Verbraucher könne jedoch davon ausgehen, dass ein Fahrzeug mit Dieselmotor – auch wie ein Fahrzeug mit Benzinmotor – grundsätzlich ohne technische Probleme im Kurzstreckenbetrieb verwendbar ist. Dies gilt für den Fall, in dem seitens des Fahrzeugherstellers oder des Fahrzeughändlers keine weiteren Hinweise hierzu gegeben werden.

Die Erwartungshaltung eines Käufers eines Dieselfahrzeugs mit Partikelfilter sei allein die, dass das erworbene Fahrzeug nur noch einen reduzierten Schadstoffausstoß produziere. Die schwerwiegende Einschränkung, dass ein bestimmtes Fahrverhalten aus technischen Gründen nicht mehr wie in der herkömmlichen Dieselmotortechnik möglich sei, stelle einen Sachmangel dar.

Die Entscheidung des OLG Stuttgart vom 04.06.2008 mit dem Aktenzeichen 3 U 236/07 ist abgedruckt in der Zeitschrift Deutsches Autorecht (DAR) 2008, S.477f. (Heft 8). Wir hoffen, Sie mit diesen Urteilen über interessante Themen informiert zu haben.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.