

Oldtimer-Unfall

Bei einem Unfall, in dem ein Oldtimer involviert ist, stellen sich die bei der Haftung und Regulierung auftretenden Fragen zwar grundsätzlich in gleichem Maße wie bei einem weit verbreiteten Gebrauchtfahrzeug, die Besonderheit liegt jedoch darin, dass teilweise benötigte Ersatzteile nicht mehr produziert werden und als Neuteile nicht auf Lager gehalten werden. Die Kfz-Sachverständigen greifen bei der Unfallreparaturkalkulation auf ein EDV-Programm zurück. Vielfach findet das System AUDATEX Anwendung. Dieses EDV-Programm hat die Preise aller Ersatzteile der gängigen PKW gespeichert ebenso wie Reparaturzeiten des Austauschs einzelner Komponenten.

Selbst wenn für Oldtimer benötigte Ersatzteile noch in dem System aufgeführt sein sollten, bedeutet das nicht, dass diese noch lieferbar sind.

Insoweit ist dann der Betrag zu ermitteln, der für die tatsächliche Beschaffung des oder der Ersatzteile aufzuwenden ist.

Hierbei kann es sich entweder um die aufzuwendenden Kosten für die Beschaffung einwandfreier gebrauchter Ersatzteile handeln oder aber um Kosten, die entstehen bei einer erforderlichen Einzelanfertigung. Die im Rahmen einer Einzelanfertigung entstehenden Kosten liegen in etwa bspw. bei Karosserieteilen auf dem Niveau hochpreisiger Sportwagen. Insoweit hat der Haftpflichtversicherer des Schädigers auch diese Kosten zu tragen, sofern ihm nachgewiesen wird, dass eine anderweitige Beschaffung zu günstigeren Konditionen mangels entsprechender Verfügbarkeit am Markt nicht möglich ist.

Mit der Beschaffung solcher nicht mehr produzierter Ersatzteile, geht natürlich auch ein entsprechender Zeitaufwand einher, der als Schadensposition zu ersetzen ist.

Der Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer hat die sich insoweit ergebende reparaturbedingte Ausfallzeit zu ersetzen, allerdings nur dann, wenn kein sonstiges Ersatzfahrzeug dem Geschädigten zur Verfügung steht, auf das er in zumutbarer Weise verwiesen werden kann.

Der Zeitraum des Nutzungsausfalls kann in einem solchen Falle recht lange sein und insbesondere auch den in dem Sachverständigengutachten geschätzten Nutzungsausfallzeitraum deutlich übersteigen.

Der Geschädigte muß dann nachweisen, dass die geltend gemachte Nutzungsausfallzeit (Reparaturzeit einschließlich Überlegungs- und Beschaffungszeit) auch tatsächlich angefallen ist.

Dies kann er bspw. dadurch, in dem er eine Bestätigung des Fahrzeugvertragshändlers vorlegt, dass das entsprechende Teil nicht mehr lieferbar ist und er desweiteren dokumentiert, welche Anstrengungen er unternommen hat, um das benötigte Ersatzteil zu erhalten. Dann, wenn das benötigte Ersatzteil nicht mehr als Neuteil geliefert wird, spricht allerdings auch schon ein gewisser Anschein dafür, dass ein nicht unerheblicher Zeitraum benötigt wird, um dieses anderweitig zu beschaffen.

Der Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer kann sich dann nicht ohne weiteres darauf berufen, der in dem Sachverständigengutachten geschätzte Nutzungsausfallzeitraum sei hinreichend bemessen.

Hier dürfte ein prima facie Beweis bereits für einen deutlich längeren als in dem Sachverständigengutachten bezifferten Nutzungsausfallschaden streiten.

Gerade im Hinblick auf die vom BGH aufgestellte 130 %-Reparaturgrenze kann sich die Beschaffung der Ersatzteile auf vorbezeichnetem Weg natürlich dergestalt problematisch auswirken, als dass die 130 %-Wert-Grenze bei einem Unfall gräßlichen Ausmaßes sehr schnell überschritten wird.

Eine BGH-Entscheidung, die zu der Frage der Reparaturwürdigkeit in einem solchen Falle zweifelsfrei Stellung bezieht, liegt noch nicht vor.

Die vom BGH aufgestellte Obergrenze von 130 % dürfte jedoch insoweit nicht greifen, denn einerseits hat der BGH die Möglichkeit der Reparatur bei Überschreitung des Wiederbeschaffungswertes um 30 % mit dem dem Geschädigten zustehenden sogenannten Integritätsinteresse begründet, zum anderen ist Voraussetzung der Zuteilung eines H-Kennzeichens die Erhaltungswürdigkeit des Fahrzeuges als kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut.

Überdies wird es je nach Fahrzeughersteller und Modell auch schwierig, wenn nicht gar unmöglich sein, überhaupt ein adäquates Ersatzfahrzeug auf dem Markt zu finden. Insoweit spricht viel dafür, dass bei einem mit H-Kennzeichen

ausgerüstetes Fahrzeug im Falle eines Unfalles mit den die 130 %-Grenze übersteigenden Reparaturkosten die Ersatzpflicht des Schädigers besteht, auch dann die Reparaturkosten in vollständiger Höhe zu tragen, wobei allerdings die einwandfrei durchgeführte Reparatur in Anlehnung an den von dem Sachverständigen aufgezeigten Reparaturweg nachgewiesen werden muß.

Komplizierter ist diese Situation jedoch bspw. bei Youngtimern, also solchen Fahrzeuge, die die Altersgrenze für die Zuteilung eines H-Kennzeichens noch nicht erreicht haben. Hier wendet der Haftpflichtversicherer des Schädigers regelmäßig ein, dass die vorgenannten Kriterien, die für Oldtimer mit zugeteiltem H-Kennzeichen gelten, nicht greifen und die vom BGH aufgezeigten üblichen Regulierungsrichtlinien zu gelten haben. Insoweit ist dann darzulegen, dass der Youngtimer erhaltenswert ist unter Darlegung einzelner fahrzeugspezifischer Kriterien und Besonderheiten.

Maßgeblich ist insoweit insbesondere der Seltenheitswert des jeweiligen Fahrzeugtyps, dessen Erhaltungszustand, extrem niedrige Laufleistung etc., also insbesondere all jene Kriterien, die das Fahrzeug als nicht ohne weiteres austauschbar erscheinen lassen.

Bei unfallbedingt eingetretenen körperlichen Verletzungen im Zusammenhang stehend mit dem Fahren eines Oldtimers stellt sich oftmals die Frage, ob grundsätzlich eine Anschnallpflicht besteht und zum anderen die Frage, ob ein Mitverschulden vorliegt, wenn das Fahrzeug nicht über eingebaute Sicherheitsgurte verfügt.

In § 21 a StVO ist geregelt, dass ein Sicherheitsgut anzulegen ist. Ausgenommen hiervon sind lediglich Taxi- und Mietwagenfahrer bei der Fahrgastbeförderung sowie Fahrten mit Schrittgeschwindigkeit wie Rückwärtsfahrten, Fahrten auf Parkplätzen etc.

Die Regelung des § 21 a StVO hat der Gesetzgeber im Jahre 1974 in die Straßenverkehrsordnung eingeführt. Die Verpflichtung, Sicherheitsgute anzulegen, stammt aus dem Jahre 1976. Im Jahre 1984 wurde diese Pflicht auch auf Rücksitzen befindlichen Mitfahrer ausgedehnt. Seit dem 01.01.1976 waren alle PKW, die nach dem 01.04.1970 erstmals zum Straßenverkehr zugelassen wurden und über eine entsprechende Vorrichtung zur Anbringung von Sicherheitsgurten verfügen, bis zum 01.01.1978 mit Sicherheitsguten nachzurüsten. Aus dieser Regelung ergibt sich somit im Umkehrschluß, dass ein Fahrzeug, das vor dem 01.04.1970 erstmals zum Straßenverkehr zugelassen wurde, nicht mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden muß. Für Fahrzeuge, die erstmals zwischen dem 01.04.1970 und 01.07.1974 gebaut wurden, ist maßgebliches Kriterium für das Vorhandensein von Sicherheitsgurten eine entsprechende Vorrichtung zur Verankerung derselben zur Nachrüstung.

Unabhängig von den in der StVO aufgeführten Regelungen trifft jedoch bei einem Verkehrsunfall den Fahrer eines Oldtimers ein Mitverschulden, wenn er nicht angeschnallt ist und unfallbedingt verletzt wird, unabhängig von der Frage, ob eine Anschnallpflicht für das Fahrzeug bestand oder nicht.

Ein solches Mitverschulden bedeutet, dass ein etwaiger Schmerzensgeldanspruch um einen entsprechenden Mitverschuldensanteil gekürzt ist und der Fahrzeugführer überdies auch entsprechend dem Mitverschuldensanteil an den Kosten beteiligt wird, die infolge der ihm entstandenen Verletzungen entstanden sind.

Die Rechtsprechung behandelt dies regelmäßig unter dem Begriff „Verschulden gegen sich selbst“.

Im Ergebnis bedeutet das, dass der Fahrer eines Oldtimers, in dem keine Sicherheitsgurte angebracht sind oder nicht hätten angebracht sein müssen, das mit dem nicht angeschnallten Fahren einhergehende Risiko selbst trägt.