

Einstufung eines Fahrzeugs als „nicht unfallfrei“

Ein Kraftfahrzeug ist unfallfrei, wenn es keinen erheblichen, über einen Bagatell- oder Einfachschaden hinausgehenden Schaden aufweist. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass etwaige Schäden aus der Kollision mit einem weiteren Fahrzeug herrühren; denn auch im allgemeinen Sprachgebrauch wird das Fahren gegen ein unbewegliches Hindernis oder der Sturz eines Objekts auf ein Fahrzeug als Unfall angesehen. Ebenso wird die Zerstörung des Lacks durch Vandalismus als durch von außen plötzlich einwirkende mechanische Gewalt einem Unfallgeschehen gleichgesetzt.

OLG Köln, Urteil vom 25.02.2009 – [17 U 76/08](#)

Sachverhalt: Der Kläger nimmt den Beklagten auf Schadensersatz in Höhe von 5.453,81 € nebst Zinsen wegen der angeblich fehlerhaften Erstellung eines Privatgutachtens in Anspruch. Auf das Ergebnis dieses Gutachtens hatte der Kläger seine letztlich erfolglose Rechtsverfolgung im Vorprozess gegenüber dem Veräußerer des Fahrzeugs gestützt.

Das Landgericht hat der Klage nach Durchführung einer Beweisaufnahme im Wesentlichen stattgegeben und zur Begründung – soweit im Berufungsverfahren von Relevanz – ausgeführt, der Kläger könne aus [§§ 280 I](#), [631 BGB](#) Ersatz des ihm entstandenen Schadens beanspruchen, da das von dem Beklagten erstattete Gutachten falsch gewesen sei. Entgegen der Feststellung des Beklagten habe es sich bei dem von ihm begutachteten Fahrzeug nicht um ein Unfallfahrzeug gehandelt.

Hiergegen richtet sich die Berufung des Beklagten, mit der dieser seinen erstinstanzlichen Klageabweisungsantrag weiterverfolgt. Er macht geltend, das Landgericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass es sich bei dem begutachteten Fahrzeug nicht um ein Unfallfahrzeug gehandelt habe. Die Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. D, auf die sich das Landgericht maßgeblich gestützt habe, ließen bereits für sich den Rückschluss zu, dass es sich um ein Unfallfahrzeug handele. Unstreitig sei ein kompletter Kotflügel des Fahrzeugs ausgetauscht worden. Berücksichtige man weiter, dass an verschiedenen Stellen andere Kratzer, Dellen und ähnliches überspachtelt worden seien, sei daraus zu folgern, dass die Schäden am Kotflügel mit einem „Beilackieren“ nicht mehr hätten behoben werden können. Soweit das Landgericht darauf abgestellt habe, dass Lackierarbeiten am Kotflügel vorne links und am Seitenteil hinten rechts nicht in direktem Zusammenhang mit der beschädigten Motorhaube stünden, könne dahinstehen, ob diese Annahme zutreffe. Denn es sei durchaus denkbar, dass das Fahrzeug mehrere Unfälle erlitten habe, die verschiedene Bauteile betroffen hätten.

Das Rechtsmittel führte zur Abweisung der Klage.

Aus den Gründen: II. ... Das Landgericht hat dem Kläger zu Unrecht einen Schadensersatzanspruch aus §§ 280, 631 I BGB zugesprochen. Es ist nicht feststellbar, dass der Beklagte die ihm aufgrund des zwischen den Parteien geschlossenen Werkvertrags obliegenden Pflichten verletzt hat.

1. Im Rahmen der §§ 280, 631 I BGB trägt der Kläger die Beweislast dafür, dass dem Beklagten eine solche Pflichtverletzung anzulasten ist (vgl. BGH, Urt. v. 17.01.1995 – X ZR 88/93, juris; Palandt/*Heinrichs*, BGB, 67. Aufl., § 280 Rn. 35). Dieser Nachweis ist dem Kläger nicht gelungen.

Der Beklagte war in seinem Gutachten vom 23.09.2002 zusammenfassend zu dem Ergebnis gelangt, aufgrund der vorliegenden Reparaturspuren könne das Fahrzeug nicht als unfallfrei eingestuft werden. Hierbei hatte er sich maßgeblich darauf gestützt, dass sich anhand einer Messung der Lackschichten ergebe, dass die Seitenwand hinten rechts und die Motorhaube instandgesetzt worden seien. Weiter sei der Kotflügel vorne links erneuert worden.

Diese Feststellungen decken sich im Kern mit dem Untersuchungsergebnis des Sachverständigen Dipl.-Ing. *D* im Vorprozess. Der Sachverständige hat dort ausgeführt, dass im Bereich der Motorhaube des Fahrzeugs vorne mittig ein noch erkennbarer Schaden vorhanden sei, der aufgrund der Lackdicke, der Schleifriefen im Lack bzw. des Spachtelaufbaus und der Verformungen am inneren Bereich der Blechverstärkung erkennbar sei. So weise die Motorhaube des Fahrzeugs mittig im Frontbereich eine Lackdicke von bis zu 459 µm auf, während die Haube im Übrigen eine Lackdicke von 250 µm habe.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. *D* ist weiter zu dem Ergebnis gelangt, dass das Seitenteil hinten rechts neu lackiert worden sei und eine Lackdicke von bis zu 200 µm habe. Der Kotflügel vorne links weist nach seinen Feststellungen eine sehr geringe Lackdicke von nur 51–63 µm auf, die nach sachverständiger Einschätzung die Vermutung nahelege, dass hier ein neues Ersatzteil verwendet wurde, das extrem dünn lackiert worden sei. Auch an den Schrauben seien Spuren erkennbar, die von angesetzten Werkzeugen stammen könnten; der Lack sei teilweise beschädigt. Hieraus hat der Sachverständige Dipl.-Ing. *D* gefolgert, dass der Kotflügel vorne links mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgewechselt worden ist. Nach einer ergänzenden Beutachtung im Vorprozess, im Rahmen derer zunächst eine Demontage des vorderen linken Kotflügels erfolgte, sowie nachfolgend auch eine Teildemontage des rechten vorderen Kotflügels vorgenommen wurde, ist der Sachverständige zu dem Ergebnis gelangt, dass der linke Kotflügel zweifelsfrei gegen ein Ersatzteil ausgewechselt wurde.

Die Feststellungen des Sachverständigen *D* stellt auch das angefochtene Urteil nicht durchgreifend in Frage. Es zieht hieraus lediglich abweichende Rückschlüsse, welche die Entscheidung jedoch nicht tragen, und zu deren Rechtfertigung sich auch das Gutachten des Sachverständigen *D* nicht heranziehen lässt.

Im Rahmen des Vorprozesses ist der Sachverständige *D* vielmehr zu dem Ergebnis gelangt, dass sich nicht ausschließen lasse, dass die vorgefundenen Beschädigungen durch ein Unfallereignis ausgelöst worden sind. Anhaltspunkte für ein typisches Unfallereignis, insbesondere einen Auffahrunfall, hat er zwar nicht gefunden; einen Kontakt der Motorhaube mit einem vorstehenden Bauteil oder ähnlichem Gegenstand konnte er aber gleichfalls nicht ausschließen. Dieses Ergebnis hat der Sachverständige *D* im vorliegenden Verfahren nochmals bestätigt, indem er in seinem Gutachten vom 19.05.2008 ausgeführt hat, der von ihm seinerzeit begutachtete Pkw ... habe diverse reparierte Schäden aufgewiesen, die durch einen Unfallschaden entstanden sein können. Die Definition des Begriffs „Unfallschaden“ obliege aber der rechtlichen Würdigung, da auch andere Ursachen für eine Nachlackierung bzw. Erneuerung des Kotflügels in Betracht kämen.

In Anbetracht dieses Beweisergebnisses entbehrt die Feststellung des angefochtenen Urteils, es habe sich bei dem von dem Beklagten begutachteten Fahrzeug nicht um ein Unfallfahrzeug gehandelt, einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage. Im Gegenteil spricht vieles dafür, dass das Fahrzeug in Ansehung der Erneuerung des Kotflügels sowie der durchgeführten Lackierarbeiten jedenfalls an der Motorhaube als Unfallfahrzeug zu qualifizieren ist. Der Begriff der Unfallfreiheit im Kraftfahrzeughandel wird von der obergerichtlichen Rechtsprechung unter Berücksichtigung der Verkehrskreise dahin ausgelegt, dass Unfallfreiheit vorliegt, wenn das Fahrzeug keinen Schaden aufweist, der erheblich ist, mithin über einen Bagatell- oder Einfachscha­den hinausgeht (vgl. [OLG Jena, Urt. v. 20.12.2007 – 1 U 535/06](#); [OLG Karlsruhe, Urt. v. 29.08.2007 – 7 U 111/07](#); [OLG Düsseldorf, Urt. v. 25.02.2007 – I-1 U 169/07](#); [Urt. v. 03.12.2004 – I-14 U 33/04](#); [OLG Rostock, Urt. v. 17.12.2003 – 6 U 227/02](#); OLG Köln, Urt. v. 04.02.2003 – [24 U 108/02](#), jeweils zit. nach juris). Hingegen wird nicht vorausgesetzt, dass etwaige Schäden aus der Kollision mit einem weiteren Fahrzeug herrühren, weil auch im allgemeinen Sprachgebrauch das Fahren gegen ein unbewegliches Hindernis oder der Sturz eines Objekts auf ein Fahrzeug als Unfall angesehen werden (vgl. [OLG Brandenburg, Urt. v. 26.06.2008 – 12 U 236/07](#), juris). Ebenso wird die Zerstörung des Lacks durch Vandalismus als durch von außen plötzlich einwirkende mechanische Gewalt einem Unfallgeschehen gleichgesetzt (vgl. [OLG München, Urt. v. 13.06.2007 – 20 U 5646/06](#), juris; jurisPK-BGB/*Pammler*, 4. Aufl. 2008, [§ 434 BGB](#) Rn. 158; ebenso BGH, [NJW 1997, 3027](#) [3028] zum als Versicherungsfall zu behandelnden Unfall). Bei Anwendung dieser Grundsätze lassen sich auch die von dem Sachverständigen *D* als weitere mögliche Ursachen für die Durchführung der Lackierarbeiten und die Erneuerung des Kotflügels in Betracht gezogenen Schläge, Parkrempler, Rangierschäden oder Verkratzungen sämtlich als Unfallschäden einordnen.

2. Angesichts der oben dargestellten Feststellungen des Sachverständigen *D* hätten zudem sowohl das LG Düsseldorf im Vorprozess wie auch die erkennende Kammer im vorliegenden Verfahren nach Auffassung des Senats die zum Anscheinsbeweis geltenden Grundsätze beachten und anwenden müssen. Der Anscheinsbeweis als besondere Form der mittelbaren Beweisführung ermöglicht dem Richter bei typischen Geschehensabläufen, d. h. solchen, in denen ein bestimmter Sachverhalt feststeht, der nach der allgemeinen Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache oder einen bestimmten Ablauf als maßgeblich für den Eintritt eines bestimmten Erfolgs hinweist, die richterliche Überzeugung vom Vorliegen einer streitigen Tatsache zu gewinnen, ohne dass die tatsächlichen Einzelumstände eines historischen Geschehens nachgewiesen werden müssen. Das Gericht sieht in diesen Fällen denjenigen Verlauf, der bei der gegebenen Sachlage der Regel des Lebens, dem Üblichen bzw. Gewöhnlichen entspricht, kraft freier Würdigung als erwiesen an (vgl. *Leipold*, in: Stein/Jonas, ZPO, 22. Aufl., [§ 286](#) Rn. 129).

Vorliegend steht aufgrund der Feststellungen des Sachverständigen *D* fest, dass an dem zum Zeitpunkt des Erwerbs durch den Kläger erst 14 Monate alten Fahrzeug verschiedene Instandsetzungsarbeiten durchgeführt worden waren, wobei auch Fahrzeugteile, wie der Kotflügel, ausgetauscht worden sind. Angesichts des geringen Alters des Fahrzeugs scheiden nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge altersbedingte Ursachen, wie Verschleißerscheinungen oder Durchrostung, als Grund der Reparaturarbeiten aus. Die Durchführung der Arbeiten lässt sich demnach nur mit vorhandenen Beschädigungen des Fahrzeugs erklären, wobei es nach Vorstehendem unerheblich ist, ob diese durch eine Kollision mit einem anderen Fahrzeug, den Kontakt mit sonstigen Gegenständen oder durch willentliches Handeln Dritter entstanden sind.

Soweit der Sachverständige *D* offenlassen musste, welchen Umfang die den Instandsetzungsarbeiten zugrunde liegenden Beschädigungen hatten, erlaubt bereits die allgemeine Lebenserfahrung den Schluss, dass kleinere Alltagschäden und herkömmliche Gebrauchsspuren, wie etwa leichte Verkratzungen, nicht durch kostenintensive Maßnahmen wie den Austausch oder die Lackierung von Bauteilen behoben zu werden pflegen, sondern hier allenfalls partielle Lackausbesserungsarbeiten vorgenommen werden. Gegen die Annahme, der Austausch des Kotflügels und die Neulackierung des Seitenteils beruhten auf Bagatellschäden, spricht schließlich, dass die Motorhaube des Fahrzeugs weder ausgetauscht noch insgesamt neu lackiert worden ist, obgleich sie nach den Feststellungen des Sachverständigen *D* mittig einen Schaden erlitten hatte, der über bloße Lackverkratzungen hinausgegangen sein muss, wie die vom Sachverständigen noch vorgefundenen Verformungen am inneren Bereich der Blechverstärkung sowie der Spachtelaufbau belegen ...

3. Letztlich wäre bei der sich aus den Feststellungen des Sachverständigen *D* ergebenden Sachlage im Vorprozess jedenfalls zu erwägen gewesen, von dem dortigen Beklagten im Rahmen der sekundären Darlegungslast eine Stellungnahme zur Ursache der durchgeführten Arbeiten zu fordern. Eine solche sekundäre Behauptungslast ist vor allem dann gerechtfertigt, wenn die beweisbelastete Partei weder eine nähere Kenntnis der Tatsachen besitzt noch erlangen kann, während der Gegner über die Kenntnis verfügt und ihm nähere Angaben zuzumuten sind (vgl. *Leipold*, in: Stein/Jonas, a. a. O., § 138 Rn. 37). Vorliegend konnte der Kläger naturgemäß nicht unmittelbar wissen, was mit dem Fahrzeug außerhalb seiner Besitzzeit geschehen war, während der Beklagte des Vorprozesses sich die erforderliche Kenntnis durch Erkundigungen bei seinem Veräußerer zu beschaffen vermochte.

4. Soweit der Kläger schließlich eine Pflichtverletzung des Beklagten in dessen Annahme erblickt, anhand der vorgefundenen Nacharbeiten liege „eindeutig“ ein Unfallschaden vor, kann von einer Kausalität zwischen dieser Feststellung des Beklagten und dem hier geltend gemachten Schaden nicht ausgegangen werden. Bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in der Berufungsinstanz hatte der Kläger nicht vorgetragen, dass er den Vorprozess nicht angestrengt hätte, wenn das Gutachten des Beklagten mit der bloßen Feststellung von Vorschäden oder eines eventuellen Unfallschadens abgeschlossen hätte. Der nunmehrige pauschale Vortrag ..., alleiniger Grund für die Führung des Vorprozesses sei für ihn der Umstand gewesen, dass der Beklagte ihn auf andere mögliche Schadensursachen nicht hingewiesen habe, überzeugt den Senat nicht. Der Kläger wusste anhand des ihm vorliegenden Gutachtens des Beklagten vom 23.09.2002, aufgrund welcher Anknüpfungstatsachen dieser einen Unfallschaden angenommen hatte. Für ihn war zugleich erkennbar, dass der Beklagte – ebenso wie er selbst – keinerlei Informationen über die Ursache der Beschädigungen besaß, und es sich bei dem von dem Beklagten gewonnenen Ergebnis um eine bloße, auf den vorgefundenen Reparaturspuren basierende Schlussfolgerung handelte.

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.