Alexander Wiek*

Crashversuche zur Darstellung von unterschiedlichen Schadenintensitäten, Struktursteifigkeiten und Mehrfachanstößen

Zusammenfassung
Die drei durchgeführten Crashversuche verdeutlichen die Entstehung von sehr unterschiedlichen Schadenintensitäten und Struktursteifigkeiten, welche u.a. von der Steifigkeit der Kontaktpartner abhängt. An stabil ausgeführten Stoßstangen, insbesondere Stoßstangenecken, kann es bei Kollisionen zu sehr kleinen oberflächlichen Spuren kommen, wohingegen ein entsprechend instabil ausgeführter Kontaktpartner, z.B. ein Türblech, mitunter erhebliche Eindrückungen und großflächige Spurzeichnungen aufweist. Bei einer genauen Bewegungsanalyse und der Untersuchung der gesamten Spurzeichnungen an einem von einem Unfall betroffenen Fahrzeugbereich, lassen sich in Grenzen Vorschäden, Mehrfachanstöße und vor allem eine Überlagerung von mehreren Spurzeichnungen aufklären.

Summary
The three running crashtests are showing clearly the result of very different damage-intensity and material-stiffness by cars, which depend on the stiffness of the contact-partner. On sturdy bumpers of cars, especially bumper corners, there are only very small marks on the surface area, whereas an unstable contact-partner gets very deep marks. By examinating the whole marks of a crashcar and analysing the moving of the cars very exactly, you can discover old damages, repeated damages and overlapping marks.

Die folgenden Crashversuche ergaben sich aus der täglichen Gutachtenpraxis, wobei insgesamt drei Crashversuche durchgeführt wurden, bei denen jeweils ein Opel Manta gegen einen Ford Sierra stieß. **Der Crashversuch Nr. 1** ergab sich aus einem konkreten Fall bei dem es zu untersuchen galt, ob durch den Anstoß eines Opel Manta im Rangiervorgang, die Eindrückungen an einem Ford Sierra verursacht werden können, wobei bei den Fahrzeugen sehr unterschiedliche Schadenintensitäten auftraten.
Der Crashversuch Nr. 2 gilt der Untersuchung und Darstellung von unterschiedlichen Schadenintensitäten und insbesondere der unterschiedlichen Steifigkeitsverteilung in der Seitenfläche des Ford Sierra.
Der Crashversuch Nr. 3 gilt der Untersuchung von Mehrfachanstößen bei geringen Geschwindigkeiten mit teilweiser Überdeckung der Spurzeichnungen und Überdeckung von Altschäden.

Crashversuch Nr. 1

Im zu untersuchenden Fall waren an einem Opel Manta nur geringste Aufschmelzungen an der Kunststoffoberfläche der Stoßstangenecke hinten links, sowie eine nur sehr leichte Fehlstellung der Stoßstange feststellbar. Beim Ford hingegen zeigte sich jedoch eine relativ großflächige Eindrückung des Türblattes. Zur Nachstellung des Unfalles konnten mit geringem Aufwand zwei baugleiche Fahrzeuge beschafft werden, die in den Schadenbereichen weitgehend unbeschädigt waren. **Abbildung 1** zeigt die Kollisionskonstellation und die Endlagen der Fahrzeuge im Versuch. Der Opel wurde dabei mit ca. 5 km/h und unter einem Winkel von etwa 20° gegen den mit angezogener Handbremse stehenden Ford Sierra gerollt. Während der Kollision wurde der Opel nicht abgebremst. Der Untergrund bestand aus einer Asphaltdecke im

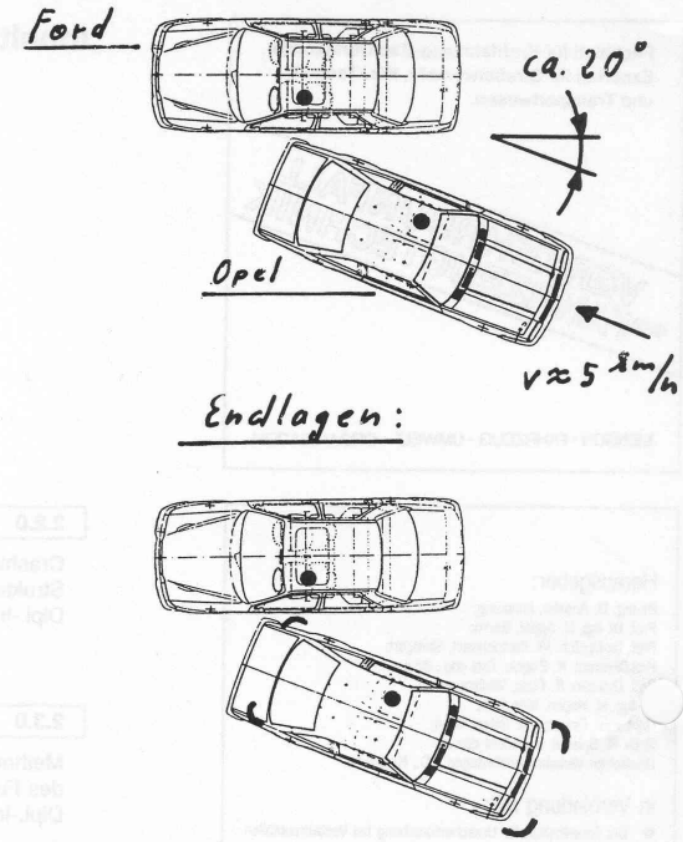

Abbildung 1 Kollisionskonstellation, Anstoßgeschwindigkeit, Endlagen und Kollisionswinkel beim Crashversuch Nr. 1
Constellation of collision, crashspeed, final positions and angle of collision of crashtest No. 1

teilweise angetrocknetem Zustand. Die Geschwindigkeit des stoßenden Opel wurde mit dem Verzögerungsmeßgerät VC 2000 PC gemessen. Das Gewicht des Opel betrug etwa 1.000 kg und das des Ford etwa 1.100 kg.
Das **Bild 1** zeigt die Kollisionskonstellation der Fahrzeuge. Die **Bilder 2 + 3** zeigen die entstandenen Schäden am Ford Sierra und die **Bilder 4 - 7** die entstandenen Schäden am Opel.
Der Opel wurde mit der hinteren linken Stoßstangenecke gegen die vordere Tür des Ford Sierra gerollt. Die Berührung begann etwa in der Mitte des Türblattes, wobei die Rückwärtsbewegung des Opel unterhalb des Außenspiegels endete. Der Opel rollte danach wieder ca. 20 cm in Fahrtrichtung gesehen nach vorne in den Endstand. Die tiefste bleiben-

Bild 1 Kollisionskonstellation beim Crashversuch Nr. 1
Fig. 1 Constellation of collision of crashtest No. 1

*Dipl.-Ing. Alexander Wiek, Sachverständiger für die Analyse und Rekonstruktion von Straßenverkehrsunfällen, Im Tentefeld 15, 51503 Rösrath-Forsbach

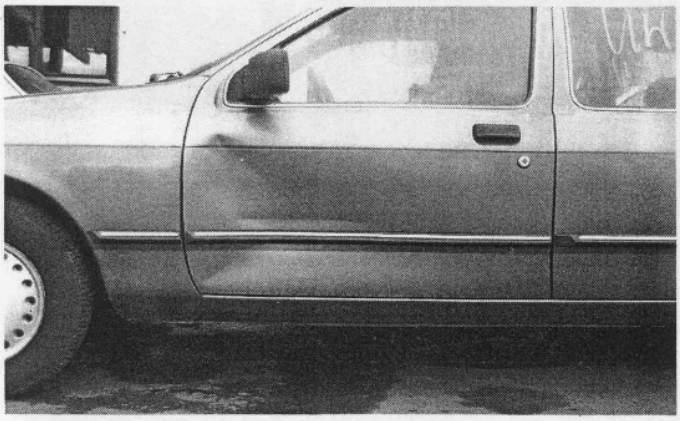

Bild 2 Schäden am gestoßenen Ford Sierra
Fig. 2 Damages of the impacted Ford Sierra

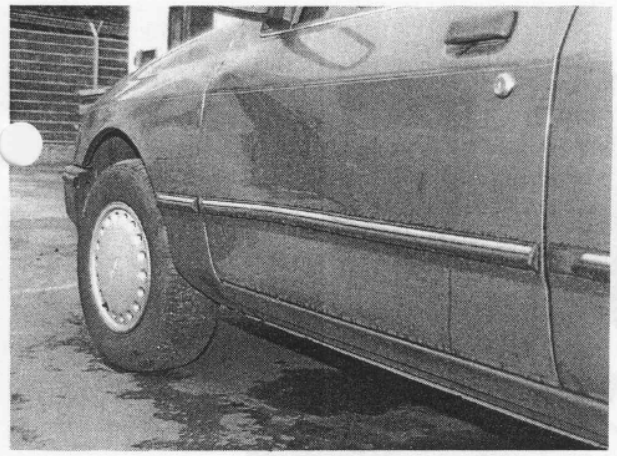

Bild 3 Schäden am gestoßenen Ford Sierra
Fig. 3 Damages of the impacted Ford Sierra

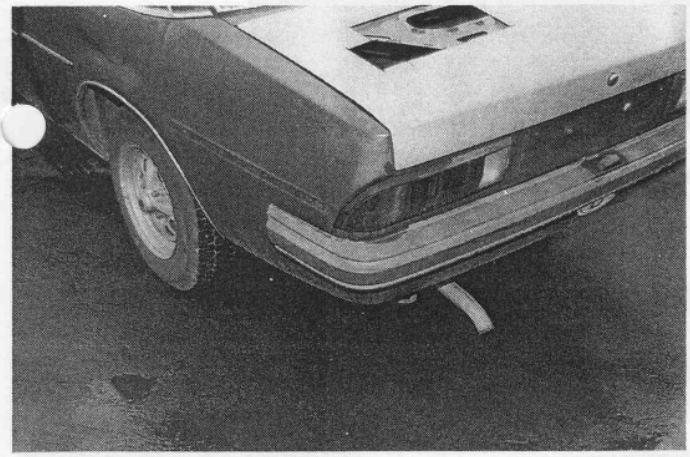

Bild 4 Schäden am gestoßenen Opel Manta
Fig. 4 Damages of the impacting Opel Manta

Bild 5 Heckansicht mit Altschaden
Fig. 5 Rear view with old damage

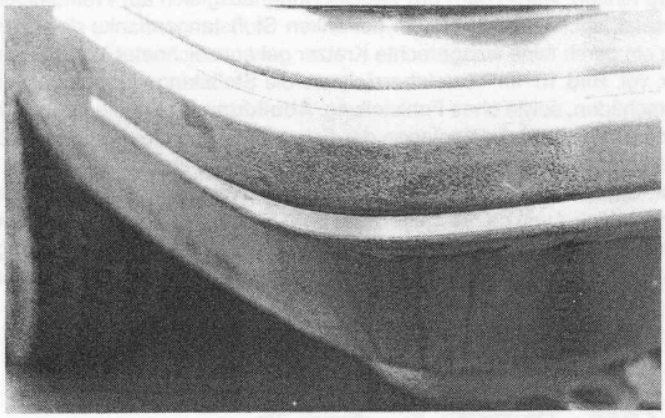

Bild 6 Nahaufnahme der Stoßstangenecke
Fig. 6 Close-up shot of the rear bumper

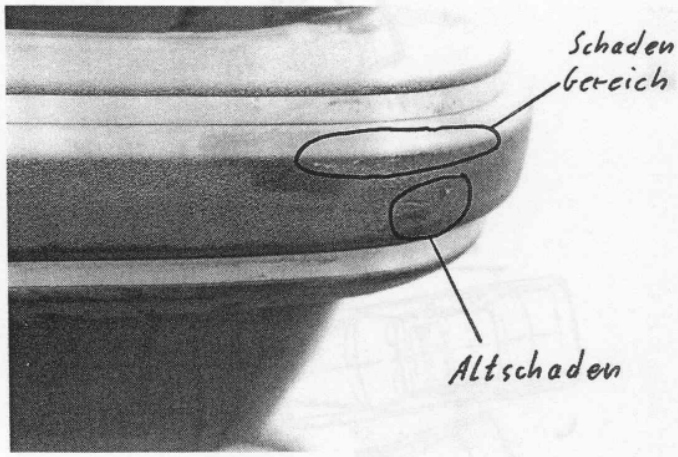

Bild 7 Eingrenzung des Schadenbereichs
Fig. 7 Damage area

de Eindrückung wird hierbei in etwa durch das Ende der Spurzeichnung gekennzeichnet. Durch den Anstoß kam es zu einem deutlichen Wanken beider Pkw, wobei sich die Spannung am Ende des Rückwärtsrollvorganges des Opel nicht in einem Verschieben des Ford löste, sondern in dem daran anschließenden Vorrollen des Opel in den Endstand.
An der Fahrertür des Ford hinterließ die Kunststoffstange des Opel eine deutliche waagerechte Spurzeichnung. Am schleichenden Beginn der Spur in der Mitte des Türblattes und an der tiefsten Eindrückung unterhalb des Außenspiegels ist die Anstoßrichtung, von hinten nach vorne, erkennbar. Diagonale Knickfalten verdeutlichen die tiefste Eindrückung. Auf den **Bildern 5 + 7** sind Altschäden am Opel eingekreist. Die Berührungsfläche an der Stoßstangenecke durch diesen Crashversuch ist ebenfalls auf Bild 7 eingekreist. Hierbei handelt es sich um die obere Kante des vorstehenden senkrechten Bereichs der Stoßstangenecke. Insgesamt beschränkt sich der Schaden auf eine nur sehr leichte Fehlstellung der Stoßstange im Eckbereich, sowie eine sehr leichte Aufschmelzung der Kunststoffoberfläche.

Fazit: An dem Ford stellte sich eine Eindrückung der Tür mit deutlich erkennbarem Beginn und Ende der Spurzeichnung und nachvollziehbarer Bewegungsrichtung ein. An der Stoßstangenecke des Opel zeigten sich trotz der deutlichen Spurzeichnung auf der Fordtür nur geringste Aufschmelzungen der Kunststoffoberfläche und eine nur sehr leichte Fehlstellung der Stoßstangenecke. Der Versuch zeigt die sehr unterschiedlichen Steifigkeiten der Kontaktpartner und die daraus resultierenden Unterschiede in der Schadenintensität.

Crashversuch Nr. 2

Im Gegensatz zum Versuch Nr. 1, wurde hierbei eine andere Kollisionskonstellation, eine andere Anstoßrichtung und eine höhere Geschwindigkeit gewählt. Dieser Versuch wurde ebenfalls mit einem Opel Manta und einem Ford Sierra durchgeführt. Zweck dieses Versuchs war die Untersuchung der Schadenintensitäten bei einer höheren Geschwindigkeit im Vergleich zu Versuch 1 und die Untersuchung der Verteilung der Struktursteifigkeit in der Seitenfläche des Ford. Zu dieser Untersuchung konnten ebenfalls mit vertretbarem Aufwand zwei Fahrzeuge beschafft werden, die in den Schadenbereichen weitgehend unbeschädigt waren. Der Ford wies einen Frontschaden auf, vgl. **Bild 8**. Da die Räder am Ford fehlten, wurde der Ford zwecks Höhenausgleich auf Fremdfelgen gesetzt, vgl. **Bilder 8 + 9**. An der linken Stoßstangenflanke des Opel lag ein durch feine waagerechte Kratzer gekennzeichneter Vorschaden vor, vgl. **Bild 10**. Im Kontaktbereich war die Stoßstange jedoch frei von Vorschäden, sowie ohne Fehlstellung. **Abbildung 2** zeigt die Kollisionskonstellation und die Endlagen der Fahrzeuge. Das Gewicht des Opel betrug etwa 950 kg und das des Ford etwa 1.020 kg.
Der Opel wurde mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km/h unter einem Winkel von ca. 23° gegen den Ford Sierra gerollt, wobei während der Kollision, wie auch im Versuch 1, keine Abbremsung des Opel erfolgte. Die Handbremse des Ford war angezogen. Während der Kollision

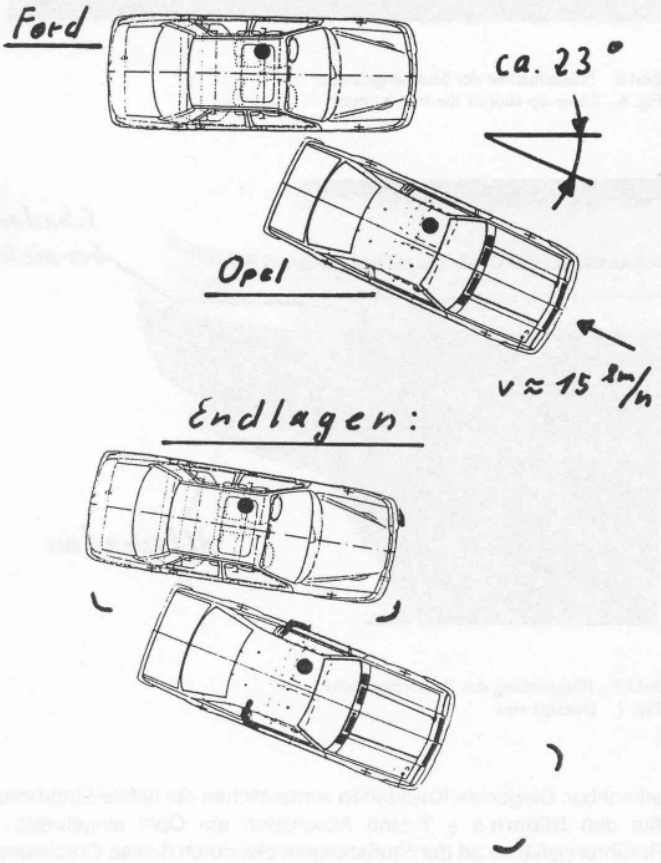

Abbildung 2 Kollisionskonstellation, Anstoßgeschwindigkeit, Endlagen und Kollisionswinkel beim Crashversuch Nr. 2
Constellation of collision, crashspeed, final positions and angle of collision in the crashtest No. 2

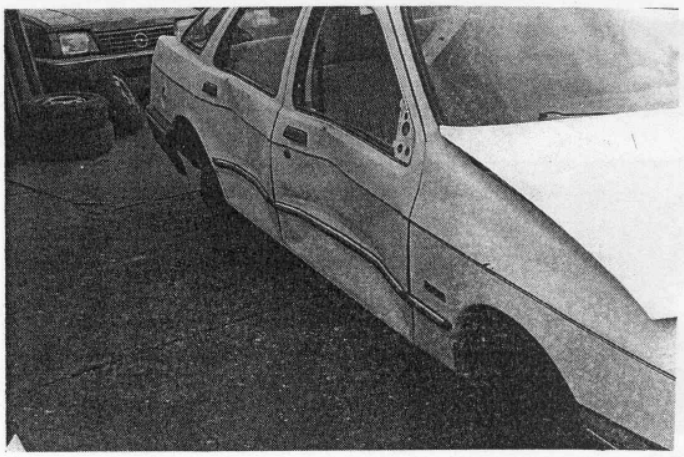

Bild 8 Schäden an der Seite des Ford Sierra
Fig. 8 The damages side of the Ford Sierra

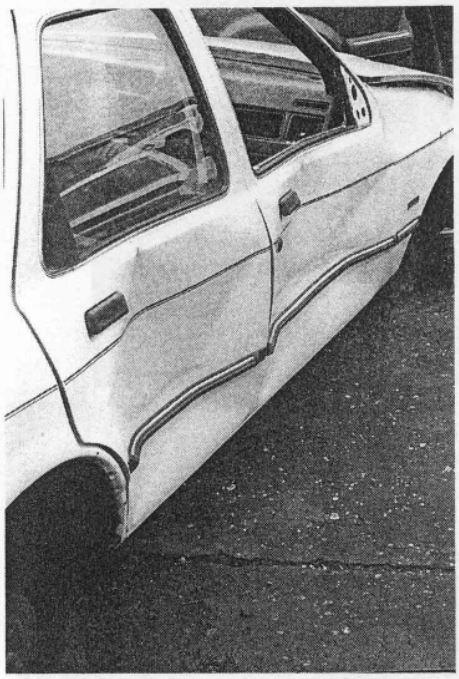

Bild 9 Schäden an der Seite des Ford Sierra
Fig. 9 The damages side of the Ford Sierra

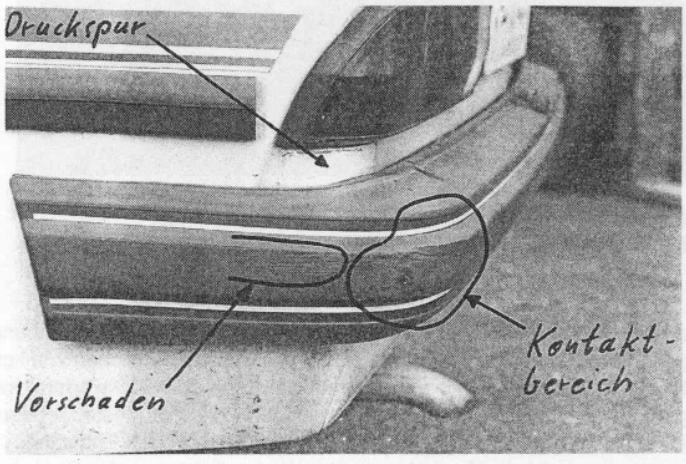

Bild 10 Eingrenzung von Altschäden und Kontaktbereichen
Fig. 10 Old damages and contact areas

Bild 11 Nahaufnahme der Schäden am stoßenden Opel Manta
Fig. 11 Close-up damages of the impacting Opel Manta

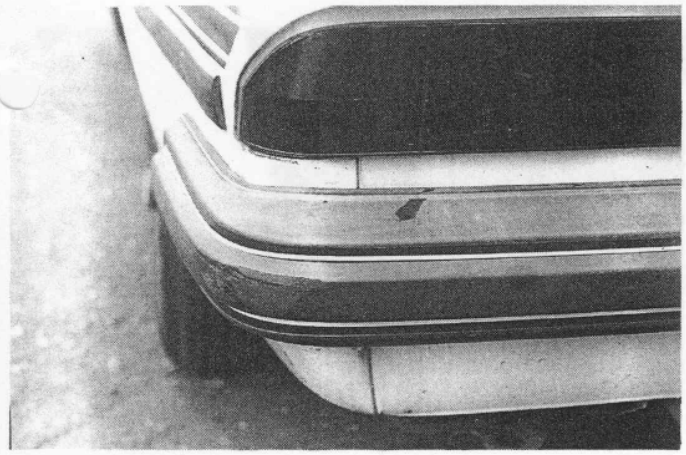

Bild 12 Schäden am Opel Manta
Fig. 12 Damages of the Opel Manta

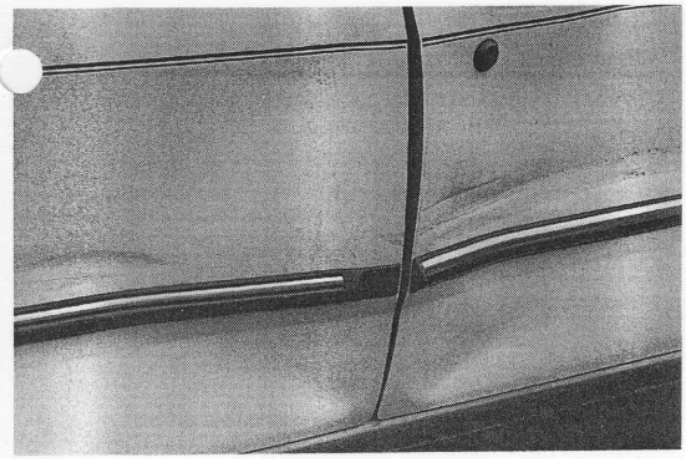

Bild 13 Nahaufnahme vom Bereich der B-Säule des Ford
Fig. 13 Close-up of the area between the right-doors

änderte sich der Winkel der Fahrzeuge zueinander, da es zu einem deutlichen seitlichen Verschieben des Ford durch den Anstoß kam. Durch den Stand des Ford auf den liegenden bereiften Felgen liegt hier eine Veränderung in der Bodenhaftung vor. Dennoch läßt der Versuch die Untersuchung der Struktursteifigkeitsverteilung in der Seitenfläche des Ford zu. Der Untergrund bestand hierbei aus teilweise verschmutz-

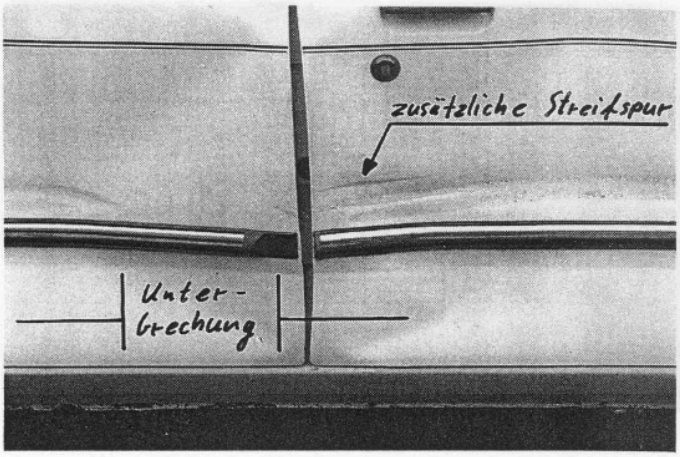

Bild 14 Kurzzeitige Trennung der Fahrzeuge erkennbar anhand der Unterbrechung der Spurzeichnung
Fig. 14 Short separating of the cars visible by the interrupting mark

ten Asphaltplatten, da der Unfallversuch auf dem Gelände eines Schrottplatzes durchgeführt wurde.

Der Opel stieß zu Beginn mit seiner hinteren linken Stoßstangenecke gegen die vordere rechte Tür des Ford. Das »weiche« Türblatt der vorderen Tür des Ford setzte der Stoßstange des Opel wenig Widerstand entgegen, wodurch diese tief eingedrückt wurde. Kurz vor der B-Säule

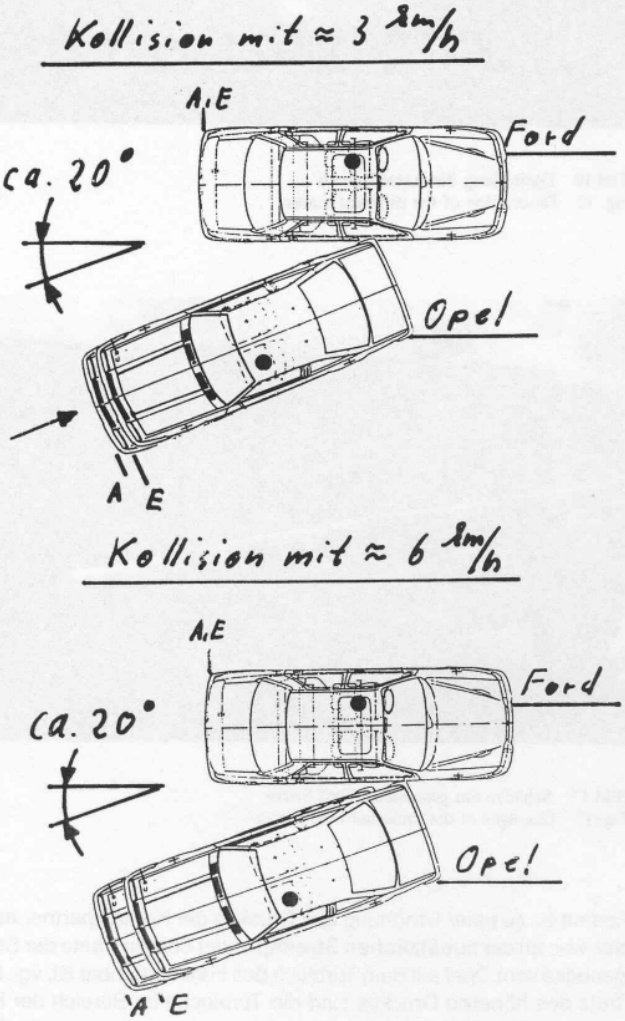

Abbildung 3 Kollisionskonstellation, Anstoßgeschwindigkeit, Endlagen und Kollisionswinkel beim Crashversuch Nr. 3
Constellation of collision, crashspeed, final positions and angle of collision of crashtest No. 3

Bild 15 Kollisionskonstellation beim Crashversuch Nr. 3
Fig. 15 Constellation of collision of crashtest No. 3

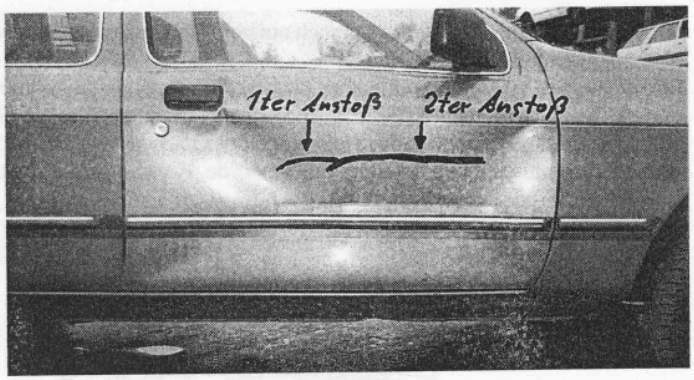

Bild 16 Darstellung der Anstoßspuren
Fig. 16 Description of the different marks

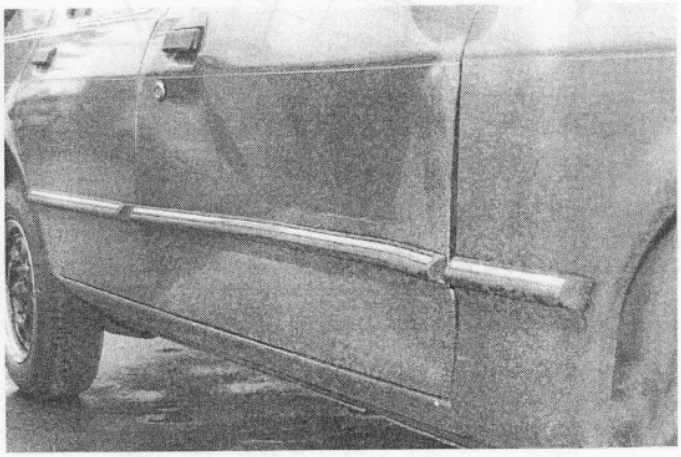

Bild 17 Schäden am gestoßenen Ford Sierra
Fig. 17 Damages of the impacted Ford Sierra

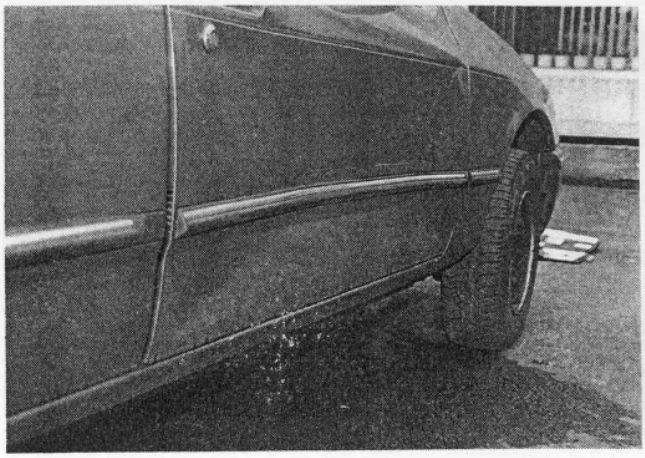

Bild 18 Schäden am gestoßenen Ford Sierra
Fig. 18 Damages of the impacted Ford Sierra

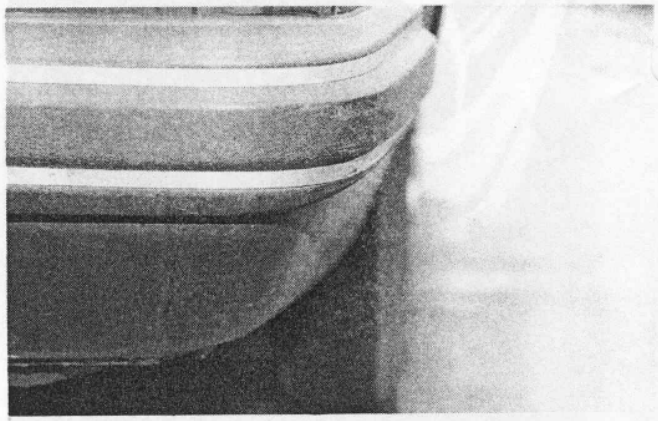

Bild 19 Heckansicht der Stoßstange des stoßenden Opel
Fig. 19 Rear view of the bumper of the impacting Opel

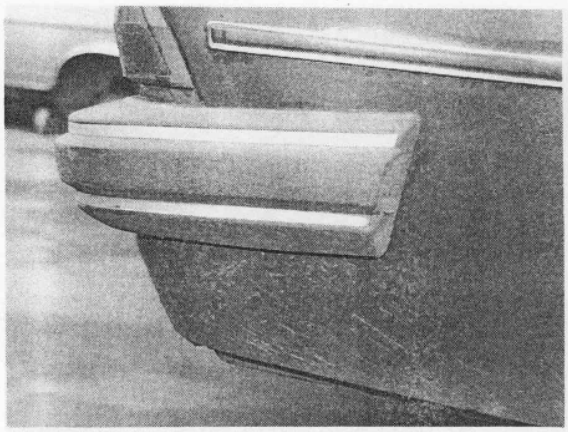

Bild 20 Seitenansicht der Stoßstange des Opel
Fig. 20 Side view of the bumper of the Opel

kommt es zu einer Erhöhung des Druckes der Kontaktpartner aufeinander, was an der **zusätzlichen Streifspur** der oberen Kante der Stoßstangenecke vom Opel auf dem Türblech des Ford erkennbar ist, vgl. **Bild 14**. Trotz des höheren Druckes sind die Türbleche im Bereich der B-Säule wesentlich weniger stark eingedrückt, was aus der höheren Struktursteifigkeit im Bereich der B-Säule durch die B-Säule selbst und durch die Türrahmen resultiert.

Etwa 3 cm nach dem Übergang von dem Luftspalt der vorderen zur hinteren Tür, kam es zu einer kurzzeitigen Trennung der Fahrzeuge, was an der unterbrochenen Spurzeichnung im vorderen Bereich der hinteren Tür zu erkennen ist, vgl. **Bild 13**. Hiernach kam es dann zu der Eindrückung der hinteren Tür des Ford durch die Stoßstangenecke des Opel. Das Ende der Berührung und des Rückwärtsrollvorganges des Opel kennzeichnet schließlich das Ende der Spurzeichnung auf der hinteren Tür des Ford. Der Opel rollte danach noch etwa 10 cm wieder nach vorne in den Endstand.

Die Schäden an den beiden Fahrzeugen fielen von den Eindringtiefen und den Schadenintensitäten her sehr unterschiedlich aus. Die Stoßstangenecke des Opel zeigte Aufschmelzungen des Kunststoffes, sowie leichte Wellungen in der Form der Stoßstange. Die Stoßstange selbst zeigte eine im Vergleich zum ersten Versuch deutlich stärkere Fehlstellung. Beim Ford Sierra hingegen zeigten sich relativ tiefe Eindrückungen im Seitenbereich.

Der Versuch mit den entstandenen Beschädigungen zeigt sehr deutlich die unterschiedlichen Eindringtiefen an beiden Fahrzeugen. Die »weichen« Türblätter ohne wesentliche Innenverstrebungen des Ford sind erheblich eingedrückt. Der durch die Türrahmen und durch die B-Säule wesentlich steifere Bereich zeigt hingegen nur eine sehr geringe Eindrücktiefe, was ein anschauliches Beispiel für die unterschiedliche Struktursteifigkeit von Seitenbereichen bei Pkw ist.

Die Schäden am Opel beschränken sich im Gegensatz zum ersten Versuch nicht mehr nur auf die obere Kante der Stoßstangenecke. Es kam zum Anstoß der oberen Begrenzung der Stoßstange im Eckbereich an das Blech unterhalb der linken Rückleuchte des Opel. Hier hinterließ der Anstoß eine leichte schwärzliche Druckspur, vgl. **Bild 10**. Das Seitenwandblech sowie das Heckabschlußblech des Blech des Opel blieben jedoch im wesentlichen ohne Deformationen. Der Altschaden an der Flanke, sowie der Kontaktbereich durch den Anstoß sind im Bild 10 eingekreist.

Betrachtet man nur die Schäden am Ford, so könnte man aufgrund der unterbrochenen Spurzeichnung und der unterschiedlich tiefen Eindrückungen auf zwei Anstöße gegen den Ford schließen.

Bei genauer Betrachtung der Spurzeichnung auf den Türen des Ford, vgl. **Bilder 13 + 14**, ist erkennbar, daß die Spur von der Vordertür erst im Bereich der hinteren Tür endet, was als ein Indiz für die weitere Bewegung des Opel zu werten ist.

Fazit: An dem Ford sind ausgedehnte tiefe Eindrückungen über eine Länge von etwa 1,6 m, mit sehr unterschiedlicher Eindrücktiefe aufgrund der unterschiedlichen Verteilung der Struktursteifigkeit in der Seitenfläche des Ford entstanden. Die Türblätter ohne wesentliche Innenverstrebung zeigen gegenüber dem Blechbereich nahe der B-Säule eine wesentlich geringere Struktursteifigkeit. An der Stoßstangenecke des Opel hingegen liegen Aufschmelzungen, sowie eine Fehlstellung vor. Die unterschiedlichen Anstoßgeschwindigkeiten des Opel der Versuche 1 + 2 erklären die Unterschiede in den Schadenintensitäten beider Versuche. Die sehr unterschiedliche Steifigkeitsverteilung in der Seitenfläche am Ford zeigt, daß solche Schäden nicht nur bei Mehrfachanstößen zustande kommen müssen.

Crashversuch Nr. 3

Dieser Crashversuch wurde mit den gleichen Fahrzeugen wie im Versuch 1 durchgeführt. Der Versuch gilt der Untersuchung und Darstellung von sich überlagernden Mehrfachanstößen und der Überdeckung von

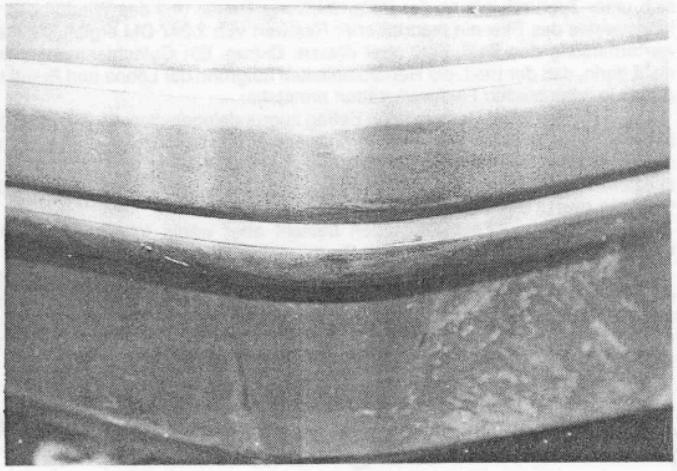

Bild 21 Nahaufnahme der Stoßstangenecke
Fig. 21 Close-up of the bumper

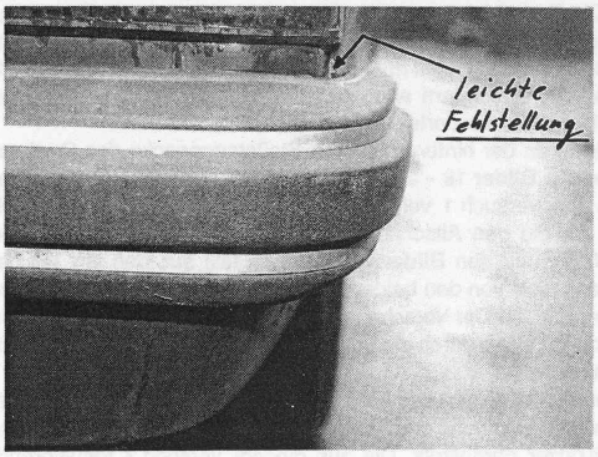

Bild 22 Vorschaden an der Opelstoßstange
Fig. 22 Old damage of the Opel-bumper

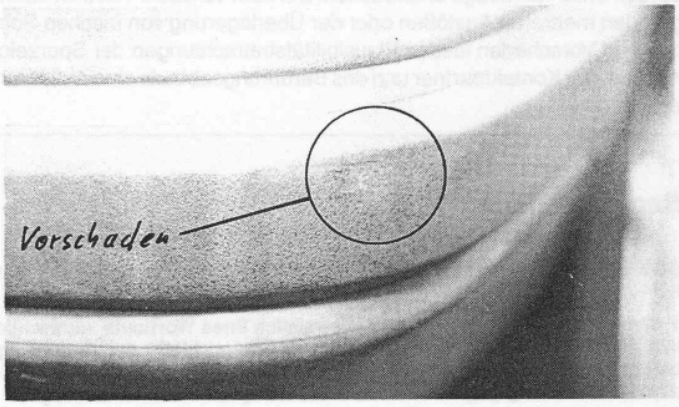

Bild 23 Vorschaden an der Opelstoßstange
Fig. 23 Old damage of the Opel-bumper

Altschäden. Im vorliegenden Crashversuch wurde der Opel zweimal gegen den Ford gestoßen.

Der Ford war im Schadenbereich frei von Vorschäden. Der Opel besaß genau im Eckbereich einen leichten Altschaden, welcher durch feine waagerechte Kratzer dargestellt wird, vgl. **Bild 23** und eine leichte Fehlstellung der Stoßstangenecke, vgl. **Bild 22**. Der Opel wurde mit seiner hinteren rechten Stoßstangenecke zweimal gegen die vordere rechte Tür des Ford Sierra gerollt. Der erste Anstoß erfolgte mit etwa 3 km/h. Der zweite Anstoß mit etwa 6 km/h.

Die **Abbildung 3** zeigt die Kollisionskonstellation (A) und die Endlagen (E) der Fahrzeuge bei beiden Anstößen. Der Opel wurde unter einem Winkel von jeweils etwa 20° gegen den mit angezogener Handbremse stehenden Ford Sierra gerollt. Während der beiden Kollisionen wurde der Opel nicht abgebremst.

Die Kollisionskonstellationen beider Anstöße zeigen in etwa **Bilde15**. Die Schäden am Ford Sierra nach beiden Anstößen zeigen die folgenden **Bilder 16 - 18**. Der Schadenbereich am Ford beschränkt sich auf die vordere rechte Tür, wobei sich die Spurzeichnungen von beiden Anstößen teilweise überlagern.

1ter Anstoß: Hierbei kam es zu einer Spurzeichnung von etwa 15 cm Länge und einer nur sehr leichten Eindrückung der Türaußenhaut im Bereich unterhalb des Türgriffes mit sehr leichten Diagonalknickfalten zur B-Säule hin mit einer bleibenden Eindrücktiefe von etwa 2 cm.

2ter Anstoß: Der 2te Anstoß beginnt etwa am Ende des ersten Anstoßes, verläuft jedoch über eine Länge von etwa 60 cm und hatte dann eine bleibende Eindrücktiefe der Türaußenhaut von etwa 6 cm zur Folge und verstärkte die Knickfalten aus dem ersten Anstoß. Weitere Diagonalknickfalten entstanden zur A-Säule hin.

Der Berührungsbeginn beider Anstöße wird jeweils durch den kurzen

ansteigenden »Ast« zu Beginn der Spurzeichnung gekennzeichnet, vgl. **Bild 16**. Die Anstoßrichtung verläuft wie beim Versuch 1 in Fahrtrichtung des Ford gesehen, von hinten nach vorne. Hierbei kam es im Gegensatz zum Versuch 1 jedoch nicht nur zu einer Spurzeichnung auf den Blechpartien des Ford, sondern auch zu einer leichten Spurzeichnung auf der Oberkante der Türzierleiste.

Die Schäden an der hinteren rechten Stoßstangenecke des Opel verdeutlichen die **Bilder 19 - 23**, die sich von der Intensität her mit den Schäden aus Versuch 1 vergleichen lassen. Beim Vergleich der **Bilder 22 - 23**, die den Altschaden an der Stoßstangenecke des Opel kennzeichnen und den **Bildern 19 - 21**, so fällt auf, daß ein Teil des Altschadens nicht von den beiden Anstößen überlagert wurde, vgl. insbesondere Bild 34. Der Vorschaden an der Stoßstangenecke des Opel bleibt auch vor allem durch die unterschiedliche Art der Spurzeichnung erkennbar.

Die Bilder 22 - 23 zeigen den Vorschaden an der Stoßstangenecke des Opel. Die Spurzeichnung des Altschadens wird durch die feinen waagerechten Kratzer dargestellt. Die aus diesem Versuch 3 resultierende deutliche Aufschmelzungen an der Kunststoffstoßstange zeigen die Bilder 19 - 21.

Fazit: Mehrfachanstöße oder Vorschäden lassen sich in Grenzen bei genauer Begutachtung der Spurzeichnungen nicht nur bei Kenntnis **beider** Crashfahrzeuge untersuchen. Bei dem Verdacht von sich überlagernden mehreren Anstößen oder der Überlagerung von frischen Schäden und Vorschäden lassen Plausibilitätsbetrachtungen der Spurzeichnungen, der Kontaktpartner und des Berührungsablaufs eine Aufklärung zu. ■

Rechtsprechung

BGB §§ 631, 632 Abs. 2; PflVG § 3; RBerG § 1 Art. 1 (Anspruch aus abgetretenem Anspruch; Übliche Vergütung bei Sachverständigengebühren)

1. Wenn die Abtretungserklärung ausweislich ihres Wortlauts »ausschließlich zur Sicherung der Gutachterkosten« erfolgt, bleibt der Geschädigte befugt, in diesem Rahmen seinen Anspruch auf Ersatz der Kosten für das dem Kl. in Auftrag gegebene Beweissicherungsgutachten einzuklagen.

2. Eine (orts-) übliche Vergütung, d.h. eine Vergütung mit allgemeiner Verkehrsgeltung, kann bei den beteiligten Kreisen nicht so festgestellt werden, daß regional eine Vielzahl von Gutachten hinsichtlich der Schadenhöhe überprüft und daraus ein mittlerer Vergütungsanspruch gemessen an der Schadenhöhe errechnet wird.

3. Allein das Ankreuzen eines Systemfragebogens der Fa. AUDATEX macht noch kein Sachverständigengutachten.

4. Es muß dem Freiraum eines Sachverständigen überlassen bleiben, welche Fahrzeugteile er fotografisch festhält, um sein Gutachten sachgerecht erstatten zu können, so daß es eine »übliche Anzahl« von Fotografien nicht geben kann.

AG Bochum, Beschl. v. 25.9.1996 – **39 C 379/96 –**

Aus den Gründen:

Der Kl. ist zur Geltendmachung seines restlichen Sachverständigenhonorars aktivlegitimiert. Ein Verstoß gegen Art. 1 § 1 Abs. 1 Rechtsberatungsgesetz ist nicht ersichtlich. Die von den Bekl. beanstandete Abtretungsvereinbarung, die zwischen dem Kl. und dem Unfallgeschädigten A getroffen worden ist, ist ausweislich ihres Wortlauts »ausschließlich zur Sicherung der Gutachterkosten« erfolgt. Darüber hinaus hat sich der Geschädigte verpflichtet, sich ansonsten um die Schadenregulierung selbst zu kümmern, und blieb auch befugt, in diesem Rahmen seinen Anspruch auf Ersatz der Kosten für das dem Kl. in Auftrag gegebene Beweissicherungsgutachten einzuklagen.

Gegen die Höhe der von dem Kl. geltend gemachten Kosten für die Erstellung des Schadengutachtens bestehen keine Bedenken. Ein Recht, die Gutachterkosten in Höhe der jetzigen Klageforderung mit der Begründung zu kürzen, ein Betrag von 512,56 DM entspreche der »ortsüblichen Vergütung eines Kfz-Sachverständigen für ein derartiges Gutachten«, steht den Bekl. nicht zu. Da ein Gutachtenhonorar zwischen dem Kl. und dem Geschädigten nicht vereinbart worden ist und eine Taxe bzw. eine übliche Vergütung für derartige Sachverständigenleistungen nicht besteht, kann der Sachverständige gem. §§ 631, 632 Abs. 2 BGB eine angemessene Vergütung verlangen (vgl. Palandt BGB 51. Aufl. zu § 632 Rdnr. 9).

Wenn die Bekl. meinen, eine übliche Vergütung, d.h. eine Vergütung mit allgemeiner Verkehrsgeltung, bei den beteiligten Kreisen so feststellen zu können, daß regional eine Vielzahl von Gutachten hinsichtlich Schadenhöhe und Vergütung überprüft und daraus ein mittlerer Vergütungsanspruch gemessen an der Schadenhöhe errechnet wird, kann dem nicht gefolgt werden; denn dabei bleiben die Qualifikation eines Sachverständigen, die gerade im Kfz-Bereich eine große Bandbreite hat, als auch die jeweilige Tätigkeit des Sachverständigen außer Betracht. Der »hauseigene Sachverständige« einer Versicherung wird sich aufgrund seiner engen wirtschaftlichen Verbindung zu dieser zu einer anderen Preisgestaltung veranlaßt sehen, als der Sachverständige, der nicht hauptsächlich von einem VersPartner seine Aufträge erhält.

Das Gericht hält es auch für bedenklich, die Schadenhöhe als Anknüpfungspunkt zur Errechnung einer üblichen Vergütung zu nehmen. Dies wird offenkundig, wenn man den Preis der Tür eines Kleinwagens und den eines höherwertigen Fahrzeugs vergleicht. Aus welchen Gründen soll denn ein Gutachten über den Schaden an einem Kleinwagen billiger sein als die Feststellung einer Beschädigung der Tür an einer Luxuslimousine. Schließlich verkennen die Bekl. offensichtlich auch die Aufgaben eines Sachverständigen. Diese bestehen bei der Schadenfeststellung z.B. nicht nur darin, eine Beule in der Karosserie festzustellen, sondern aufgrund des Sachverstandes des Sachverständigen – und da spielt die Qualifikation des Sachverständigen wieder eine Rolle – zu überprüfen, ob durch diese Beule etwa weitere Teile des Fahrzeugs in Mitleidenschaft gezogen worden sind oder sein können. Allein das Ankreuzen eines Systemfragebogens der Fa. AUDATEX macht noch kein Sachverständigengutachten.

Die Honoraraufstellung läßt – auch unter Berücksichtigung der Einwände der Bekl. – keine unangemessenen, überhöhten Positionen erkennen. Das gilt für die Fahrtkosten ebenso, wie für die Telefon- etc. und Portokosten, die der Kl. im übrigen äußerst gering nach konkretem Aufwand mit nur 14,80 DM abgerechnet hat.

Was die beanstandete Anzahl von gefertigten Fotografien durch den Kl. betrifft, so wäre es Sache der Bekl. gewesen, konkret darzutun, welche Fotografien »überflüssig« bei der Gutachtenerstattung waren. Im übrigen muß es dem Freiraum eines Sachverständigen überlassen bleiben, welche Fahrzeugteile er fotografisch festhält, um sein Gutachten sachgerecht erstatten zu können, so daß es eine »übliche Anzahl« von Fotografien nicht geben kann.

Inwieweit der Kl. gegen eine Beratungsverpflichtung gegenüber dem Geschädigten verstoßen haben soll – wie die Bekl. meinen–, ist nicht nachvollziehbar, so daß dem Geschädigten insoweit auch kein Schadenersatzanspruch aus positiver Vertragsverletzung gegen den Kl. zusteht, der Gegenstand einer Abtretung sein und zu einer Zug um Zug Verurteilung führen könnte. ■

StVG §§ 7, 17; BGB §§ 249 ff, 823 ff, PflVG § 3

»Fremdkosten Rechenzentrum« sind nicht in das Grundhonorar einzukalkulieren.

AG Wiesbaden, Beschl. v. 7.11.1996 – **92 C 2806/96 – 17**

AG Diez, Beschl. v. 23.12.1996 – **3 C 385/96 –**

Aus den Gründen des AG Wiesbaden:

Die Audatex-Gebühren sind nicht in das Grundhonorar einzukalkulieren. Sie sind vergleichbar mit Telefongebühren, die in den Nebenkosten geltend gemacht werden können. Im Grundhonorar sind u.a. Leasingkosten für Hard- und Software enthalten. Die Audatex-Gebühren werden gerichtlich bestellten Sachverständigen entsprechend dem ZSEG ebenfalls gesondert vergütet.

Aus den Gründen des AG Diez:

Zu kürzen war die Forderung der Kl. um die Position »Fremdkosten Rechenzentrum«. Diese Kosten sind bereits mit dem Grundhonorar abgedeckt. Ein Sachverständiger, der erforderliche Daten einer eigenen Datenbank entnehmen würde anstatt ein externes Rechenzentrum in Anspruch zu nehmen, könnte hierfür auch keine separaten Kosten ansetzen. ■

BGB § 635 (Schadenersatzanspruch)

Ein Gutachtenmangel liegt nicht darin, daß Reparaturkosten aufgrund der Löhne und Ersatzteilpreise in autorisierten Fachwerkstätten ermittelt werden. Der Geschädigte darf nicht auf einen Sondermarkt verwiesen werden.

AG München, Beschl. v. 6.11.1996 – **233 C 10122/96 –**

Aus den Gründen:

Eine mangelhafte Werkleistung durch den Bekl. liegt nicht vor. Er hat den Restwert in vertretbarer Weise ermittelt. Der Sachverständige hat festgestellt, daß sich unter Zugrundelegung der Instandsetzungskosten und des Wiederbeschaffungswertes des Pkw ein theoretischer Restwert von 2.247 DM ergibt. Die Restwertermittlung des Bekl. liegt über diesem Betrag. Ein Gutachtenmangel liegt nicht darin, daß der Bekl. die Reparaturkosten aufgrund der Löhne und Ersatzteilpreise in autorisierten Fachwerkstätten ermittelte.

Der Bekl. durfte als Restwert den Betrag zugrundelegen, den ein Geschädigter in einer Vertragswerkstatt erzielen kann, wenn er den beschädigten Pkw z.B. bei dem Kauf eines Neuwagens in Zahlung gibt. Der Geschädigte darf nicht auf einen speziellen Sondermarkt verwiesen werden. Insoweit schließt sich das Gericht den Gründen des Urteils des BGH (NJW 93, 1849) an.

Bei autorisierten Fachwerkstätten besteht aber wenig Interesse an unfallbeschädigten Fahrzeugen, wie vom Sachverständigen festgestellt wurde.

Hätte der Bekl. den Restwert aufgrund der Nachfrage bei speziellen Aufkäufern und Verwertern ermitteln sollen, so hätte dies durch den Auftraggeber bei Auftragserteilung zum Ausdruck gebracht werden müssen. Nur in diesem Fall hätte der Bekl. eine Restwertermittlung in der vom Sachverständigen festgestellten Höhe von mindestens 6.000 DM vornehmen müssen. ■

Anzeigenschluß jeweils am 1. des Vormonats