

e-Book

Rechtsanwaltskanzlei Knoop



www.oldtimer-recht.com

Oldtimerrecht - Verkehrsunfall im Oldtimer

Die Abweichungen gegenüber dem „normalen“ Unfall

Autor: Dr. jur. Götz Knoop



Inhaltsverzeichnis:

1. ALLGEMEINES.....	3
2. PROBLEM: SCHADENSUMFANG.....	5
3. PROBLEM: DER WIRTSCHAFTLICHE TOTALSCHADEN.....	7
4. PROBLEM: MITVERSCHULDEN DURCH FEHLENDE GURTE	9
5. PROBLEM: NUTZUNGSAusFALLENTSCHÄDIGUNG	10
6. OLDTIMERVERSICHERUNGEN - TÜCKEN DES VERSICHERUNGSVERTRAGES	11

1. Allgemeines

Auch wenn man mit einem Oldtimer gewöhnlich deutlich vorsichtiger fährt als mit einem Alltagsauto, kann man auch den Oldtimer nicht davon befreien, dass sich unvorhergesehene und ungewünschte Kollisionen ergeben. Hinsichtlich der Maßnahmen an einem Unfallort gilt das, was auch bei einem Unfall mit einem gewöhnlichen Alltagsfahrzeug einzuhalten ist. Notieren Sie in jedem Fall Namen und Adressen der Unfallbeteiligten und ggf. vorhandenen Zeugen. Verlassen Sie sich hier nach Möglichkeit nicht alleine auf deren Angaben, sondern überprüfen Sie diese anhand der Ausweise. Ferner sollten Sie die gegnerische Haftpflichtversicherung notieren. Sollte diese nicht bekannt sein, kann diese auch unter dem Zentralruf der Autoversicherer unter www.zentralruf.de erfragt werden. Zu empfehlen ist es auch, von der konkreten Unfallsituation Bilder anzufertigen. Selbst wenn sich im Nachhinein im Gespräch mit Ihrem Anwalt ergeben sollte, dass diese Bilder kontraproduktiv waren, da sie beispielsweise ein Verschulden Ihrerseits dokumentieren, können Sie diese Bilder im Vorhinein anfertigen. Sie sind als Partei nicht verpflichtet, diese später auch vorzulegen.

Bitte beachten Sie, dass es nicht Aufgabe der Polizei ist, Beweise für die zivilrechtliche Durchsetzung von Ansprüchen zu sichern. Wenn die polizeiliche Aufnahme eines Unfalls unvollständig, oder gar fehlerhaft ist, geht dies alleine zu ihren Lasten. Sie sind daher selbst berufen, den Unfall zu dokumentieren und die Namen und Anschriften von Zeugen zu sammeln. Nehmen Sie daher die Dokumentation des Unfalls ernst und fertigen Sie auch eine Skizze an.

Sofern Sie Ihr Fahrzeug Kaskoversichert haben, besteht sicherlich die Möglichkeit, den Schaden ganz oder teilweise über die Kaskoversicherung abzurechnen. Bedenken Sie bitte hierbei, dass die Kaskoversicherung bei weitem nicht den vollen Schaden ausgleichen wird. Nicht ausgeglichen werden insbesondere:

- Der Betrag der Selbstbeteiligung
- Kosten eines Ersatzfahrzeuges (bei Oldtimerversicherung häufig nicht Vertragsgegenstand)
- Kosten der Fahrzeugbergung (ebenfalls bei Oldtimerversicherung häufig nicht Vertragsgegenstand)

- Schäden, die bei Dritten oder an anderen Vermögensgegenständen entstanden sind (die Kaskoversicherung ist nur eine Versicherung für den eigenen Schaden!)

Ferner kann eine Gefährdung des eigenen Kaskoversicherungsschutzes eintreten. Dies gilt insbesondere unter folgenden Konstellationen:

- Nach Vertragsabschluss ist eine Gefahrenerhöhung eingetreten – beispielsweise in Form abgefahrener Reifen.
- Durch nachträgliche Veränderungen des Fahrzeuges ist die Betriebserlaubnis erloschen (dann erlischt auch der Versicherungsschutz)
- Der Fahrer hat beim Unfall grob fahrlässig gehandelt – beispielsweise während der Fahrt eine Straßenkarte gelesen; oder er ist alkoholisiert gefahren; auch das Telefonieren mit einem Handy während der Fahrt kann hierzu gehören, selbst dann, wenn die Freisprecheinrichtung genutzt wird. Schließlich ist man beim Wählen reichlich abgelenkt!
- Der Fahrer entfernt sich nach dem Unfall vom Unfallort und begeht Unfallflucht.

Die Haftpflichtversicherung eines Fahrzeuges ist grundsätzlich dafür da, den Schaden zu bezahlen, der von Dritten gegenüber dem Fahrzeughalter und Fahrzeugführer geltend gemacht wird. Im Gegensatz zur Kaskoversicherung ist die Haftpflichtversicherung also eine Versicherung für fremde Schäden. Ein Geschädigter kann – sofern der Unfall alleine schuldhaft durch den anderen Unfallbeteiligten verursacht wurde – seine Schäden sowohl vom Fahrer des gegnerischen Fahrzeuges als auch von dessen Halter und dessen Haftpflichtversicherung ersetzt verlangen. Unter die ersatzfähigen Schäden fallen insbesondere:

- Schäden am Fahrzeug, wie Reparaturkosten, Wertminderung und Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert des Fahrzeuges bei Totalschaden (zur Problematik des Schadensumfangs siehe unten)
- Personenschäden
- Folgeschäden wie Anwaltskosten, Gutachterkosten, Reisekosten (wenn das Fahrzeug nicht mehr benutzt werden kann und der Geschädigte vom Unfallort zurückreisen muss), Berge- und Transportkosten des verunfallten Fahrzeuges etc.

Problematisch wird die Angelegenheit, wenn die Verschuldenslage des Unfalls nicht eindeutig zu Lasten eines der Unfallbeteiligten geklärt ist. In diesem Fall droht eine Aufteilung des gesamten Schadens unter den Unfallbeteiligten.

Besondere Bedeutung hat hierbei die sogenannte Betriebsgefahr des Fahrzeuges. Jeder Unfallbeteiligte haftet nämlich schon aufgrund dieser Betriebsgefahr, ohne dass ihm ein Verschulden an dem Unfall nachgewiesen werden müsste. Diese Haftung aus der Betriebsgefahr kann jeder Unfallbeteiligte nur dadurch vermeiden, indem er nachweist, dass der Unfall für ihn unvermeidbar war. Dieser Unvermeidbarkeitsnachweis ist dann zu realisieren, wenn der Fahrer des betroffenen Fahrzeuges den Unfall nicht vermeiden konnte, obwohl er alles in seiner Macht stehende getan hat, um diesen Unfall zu vermeiden. Abgestellt wird hierbei auf den Idealfahrer, der jederzeit vorsichtig und weit vorausschauend fährt. Dies bedeutet im Klartext, dass es mit Ausnahme einzelner in der Rechtsprechung längst geklärter Unfallkonstellationen sehr leicht zu einer Mithaftung aufgrund der Betriebsgefahr kommt. Diese in der Rechtsprechung längst geklärten Unfallkonstellationen, bei welchen die Betriebsgefahr nicht eingreift, sind beispielsweise die gewöhnlichen Auffahrunfälle. Hier spricht ein Anscheinsbeweis für die alleinige Unfallverursachung durch den vorausfahrenden Fahrer.

2. Problem: Schadensumfang

Sofern man in einem Pkw einen Unfall erlitten hat, bei welchem der Verschuldensanteil ganz oder teilweise zu Lasten des Unfallgegners eingeschätzt werden kann, mithin also die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners den Schaden ganz oder zu einem bestimmten Prozentsatz übernehmen muss, stellt sich sehr schnell die Problematik des Schadensumfanges. Besondere Bedeutung hat hier bei älteren Kfz die Position der Reparaturkosten.

Bei gewöhnlichen Kraftfahrzeugen – also solchen Kraftfahrzeugen, deren Reparatur nahezu von jeder Werkstatt ausgeführt werden kann und zu welchen Ersatzteile regulär lieferbar sind – wird zur Abschätzung der Reparaturkosten ein Sachverständiger beauftragt, um über die anfallenden Reparaturkosten ein Sachverständigengutachten zu erstellen. Der Sachverständige greift seinerseits zur Erstellung der Kalkulation auf



ein EDV-Programm zurück. Häufig wird hier das System Audatext eingesetzt. Dieses EDV-Programm hat die Preise aller Ersatzteile der gängigen Pkw gespeichert, ferner sind in diesem System die Reparaturzeiten für den Austausch der einzelnen Komponenten hinterlegt. Auf diesem Wege muss der Sachverständige dann nur noch überprüfen, welche Komponenten und Ersatzteile an dem verunfallten Fahrzeug auszutauschen sind. Diese Informationen gibt er in seinen Computer ein, der ihm dann eine Kalkulation des Schadensumfangs berechnet.

Erste oldtimerunspezifische Probleme entstehen, wenn an dem verunfallten Fahrzeug nicht zu erkennen ist, welche einzelnen Komponenten und Ersatzteile tatsächlich alle beschädigt sind. So ist häufig von außen ohne eine teilweise Demontage nicht zu erkennen, ob tiefer im Wageninneren verborgene Teile beschädigt sind oder nicht. Ein wirklich ernsthaftes Problem stellt dies nicht dar, da der Sachverständige auf diese Möglichkeit hinweist und sich eine Nachbegutachtung vorbehält. Wenn das die Reparatur ausführende Werkstattunternehmen erkennt, dass Beschädigungen auftauchen, die im Gutachten nicht berücksichtigt wurden, muss es den Auftraggeber der Reparatur hinzurufen, damit dieser seinerseits den Sachverständigen erneut hinzuziehen kann (meist wird der Sachverständige direkt benachrichtigt).

Größere Probleme entstehen, wenn das verunfallte Fahrzeug und die einzelnen Komponenten und Ersatzteile dieses Fahrzeuges nicht in dem EDV-System hinterlegt sind. Sofern es sich dann um ein Fahrzeug handelt, bei dem eine recht gute und umfangreiche Ersatzteilversorgung über Nachbauten / Originalersatzteile existiert, lässt sich dieses Problem dadurch lösen, dass der Gutachter bei den am Markt befindlichen Teilehändlern die Ersatzteile erfragt und den zeitlichen Aufwand für die Montage der Ersatzteile abschätzt. Neben der Fleißarbeit, die der Gutachter dann leisten muss, ist dieses Problem grundsätzlich lösbar.

Diskussionen können entstehen, wenn sowohl Originalteile als auch Nachbauten zu unterschiedlichen Kostensätzen angeboten werden. Hier taucht spontan die Frage auf, ob der Eigentümer des verunfallten Oldtimers einen Anspruch darauf hat, dass gerade Originalersatzteile verwendet werden.



Diese Frage kann pauschal kaum beantwortet werden. Es wird vom Zustand des Oldtimers, seinem Seltenheitswert und dem vor dem Unfall zu verzeichnenden Grad der Originalität abhängig sein.

Handelt es sich beispielsweise um ein älteres Fahrzeug, welches schon vor dem Unfall lediglich auf einem Zustand 4 gehalten wurde, ohne auf die Originalität der Ersatzteile zu achten, wird der Fahrzeugeigentümer den Unfall nicht zum Anlass nehmen können, jetzt sein Fahrzeug teilweise auf Originalität hochzurüsten.

Handelt es sich im Gegensatz dazu um ein sehr seltenes Fahrzeug, dass unter Beachtung jeglicher Originalität auf Zustand 1 restauriert wurde, wird der Fahrzeugeigentümer sehr wohl einen Anspruch darauf haben, dass dieser Zustand auch wieder hergestellt wird.

Gerade bei letzterem kommt dann hinsichtlich der Begutachtung des Schadensumfanges noch der Umstand hinzu, dass der Aufwand der Reparatur kaum abgeschätzt werden kann, da die heute im Werkstattbereich sehr weit verbreiteten Zeitsätze für das Montieren einzelner Ersatzteile für Oldtimer nicht herangezogen werden können. Schließlich kommt es beim Oldtimer noch sehr viel mehr auf die handwerkliche Qualität an. Anders als beim Neuwagen handelt es sich nicht bloß um ein „Umstecken“ einzelner Ersatzteile, sondern tatsächlich um handwerkliche Leistung, wie z. B. das Einschweißen, oder gar Anfertigen und Formen von Karosserieteilen. Sollte sich bei der Durchführung der Reparatur abzeichnen, dass die im Gutachten in Ansatz gebrachten Reparaturzeiten überschritten werden, sollte auch hier der Gutachter zwecks einer Nachbegutachtung hinzugezogen werden. Dem Gutachter kann dann die besondere Problematik der Reparatur, sowie der damit verbundene Aufwand erläutert werden.

3. Problem: Der wirtschaftliche Totalschaden

Bei einem Unfall in einem herkömmlichen Fahrzeug kann der Fahrzeugeigentümer den vollen Betrag der Reparaturkosten dann nicht ersetzt verlangen, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges um ca. 30 % überschreiten. Betragen die Reparaturkosten also 130 % des Wiederbeschaffungswertes oder mehr, muss der Fahrzeugeigentümer sich darauf verweisen lassen, dass die Reparatur seines Fahrzeuges unwirtschaftlich ist und er statt der



Durchführung der Reparatur zur Schadensminderung ein anderes Fahrzeug anschafft. In dieser Situation kann der Fahrzeugeigentümer dann nicht etwa 130 % des Wiederbeschaffungswertes seines Fahrzeuges verlangen, sondern nur den Wiederbeschaffungswert abzüglich des Restwertes des verunfallten Fahrzeuges.

Dieser Grundsatz gilt dann nicht, wenn das Fahrzeug erhaltenswert ist.

Bei Fahrzeugen, die vor dem Unfall mit einem sogenannten H-Kennzeichen ausgerüstet waren oder zumindest die Voraussetzung für die Erteilung eines H-Kennzeichens erfüllten, dürfte hier regelmäßig keine Diskussion auftreten, ob die Grundsätze des sogenannten wirtschaftlichen Totalschadens anzuwenden sind. Schließlich ist die Erhaltungswürdigkeit bei der Erteilung des H-Kennzeichens gerade Voraussetzung für dessen Erteilung. Regelmäßig dürfte die Versicherung aber keine Einwände dagegen erheben, wenn ein Fahrzeug mit H-Kennzeichen auch dann noch repariert wird, wenn die Kosten der Reparatur den Wiederbeschaffungswert um mehr als 30 % übersteigen.

Sehr viel komplexer ist die Situation und die Auseinandersetzung mit der gegnerischen Versicherung dann, wenn die Voraussetzung für die Erteilung eines H-Kennzeichens gerade noch nicht – oder nicht mehr – vorliegen. Dies mag am Zustand des Fahrzeugs oder an dessen Alter liegen. Gerade bei den sogenannten Youngtimern dürfte die Auffassung darüber, ob gerade das in Rede stehende Fahrzeug erhaltenswert ist oder nicht, zwischen dem Fahrzeugeigentümer und der gegnerischen Versicherung deutlich auseinandergehen. Dies lässt sich schon daran erkennen, dass auch in der Oldtimerszene die Frage und die Behandlung der sogenannten Youngtimer sehr kontrovers diskutiert wird. So wird beispielsweise von vielen Veranstaltern die Devise umgesetzt, dass Fahrzeuge ohne H-Kennzeichen auf Oldtimerveranstaltungen nichts verloren haben.

Die Inhaber der Youngtimer sehen dies naturgemäß ganz anders. Für sie ist ihr Fahrzeug selbstverständlich erhaltenswert.

Ob im Einzelfall eine Reparatur, die mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes kostet, durchgesetzt werden kann, kann pauschal nicht beantwortet werden. Man wird auch hier nicht umhin kommen, die Besonderheiten des einzelnen Falls herauszuarbeiten und



zu berücksichtigen. In diese Bewertung des Einzelfalls wird dann insbesondere der Typ des jeweiligen Fahrzeugs, sowie dessen Seltenheitswert Berücksichtigung finden.

An dieser Stelle kann man sich im Einzelfall die Auffassung vieler Versicherer zu nutze machen, die bei Fahrzeugen ab einem Alter von 20 – bei einigen Versicherern auch 25 – Jahre besondere Prämienvorzüge bei der Haftpflicht- und Kaskoversicherung einräumen.

4. Problem: Mitverschulden durch fehlende Gurte

Immer wieder taucht die Frage auf, ob man sich in einem Oldtimer anschnallen muss und welche Konsequenzen das Fehlen des Anschnallens hat. Um diese Frage beantworten zu können, sei zunächst die gesetzliche Grundlage und deren Entstehungsgeschichte beleuchtet.

Heute regelt § 21 a StVO die Verpflichtung, einen Sicherheitsgurt anzulegen. Ausnahmen werden nur für Taxi- und Mietwagenfahrer zugelassen, sowie dann, wenn auf einem Parkplatz mit Schrittgeschwindigkeit oder rückwärts gefahren wird.

Die Regelung stammt aus dem Jahre 1974. Dort wurde die Verpflichtung zur Ausrüstung von Neuwagen mit Sicherheitsgurten eingeführt. Die Verpflichtung, diese dann auch anzulegen, stammt aus dem Jahr 1976. Im Jahr 1984 wurde diese Verpflichtung von den Vordersitzen auf die Hintersitze ausgedehnt und eine Bußgeldsanktion eingeführt. Seit dem 01.01.1976 mussten (und müssen, falls dies noch nicht geschehen ist) auch alle Pkw, die seit dem 01.04.1970 erstmals zum Straßenverkehr zugelassen wurden und über eine entsprechende Verankerung verfügen, bis zum 01.01.1978 mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden. Diese Regelung gilt im Übrigen noch heute. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ein Fahrzeug, welches vor dem 01.04.1970 zum Straßenverkehr zugelassen wurde, nicht mit Anschnallgurten nachgerüstet werden muss.

Bei Fahrzeugen, die zwischen dem 01.04.1970 und den 01.04.1974 gebaut wurden, entscheidet das Vorhandensein einer entsprechenden Verankerung über die Nachrüstung. Für jüngere Fahrzeuge müssen Sicherheitsgurte in jedem Fall nachgerüstet werden, was insbesondere bei Youngtimern von Bedeutung ist. Verstößt man gegen diese



Regelungen, droht ein Bußgeldbescheid seitens der Polizei. Rein faktisch wird man von der Polizei im laufenden Verkehr kaum ein Bußgeld zu erwarten haben, da häufig Unkenntnis bei den Polizeibeamten über das tatsächliche Baujahr vorhanden ist und die Verkehrsteilnehmer daher erst gar nicht kontrolliert werden.

Spätestens bei der nächsten TÜV-Untersuchung dürfte die Frage des Sicherheitsgurtes thematisiert werden.

Rein zivilrechtlich ist die Beurteilung strenger!

Selbst dann, wenn in einem Fahrzeug kein Sicherheitsgurt vorhanden ist, wird dem Fahrer (ebenso den Mitfahrern) ein Mitverschulden im Falle eines Unfalls zur Last gelegt. Dies hat dann zur Konsequenz, dass man entsprechend eines bestimmten Mitverschuldensanteils an den Kosten beteiligt wird, die durch das Fehlen des Anlegens des Sicherheitsgurtes verursacht wurden.

Dies gilt auch dann, wenn in diesem Fahrzeug überhaupt kein Sicherheitsgurt vorhanden war. Wenn jemand also ein Auto steuert, in welchem Sicherheitsgurte nicht vorhanden sind, nimmt er das damit verbundene höhere Risiko als eigenes Risiko in Kauf.

5. Problem: Nutzungsausfallentschädigung

Immer wieder geistert durch die Oldtimerscene, auch bei der unfallbedingten Reparatur eines historischen Fahrzeugs könne man Nutzungsausfallentschädigung in Anspruch nehmen.

Die ist für die ganz überwiegende Zahl der Fälle kaum möglich.

Die Rechtssprechung sieht als Voraussetzung für die Gewährung einer Nutzungsausfallentschädigung, dass der Eigentümer durch die fehlende Nutzungsmöglichkeit eine wirtschaftlich spürbare Beeinträchtigung erfährt. Dies ist dann nicht der Fall, wenn der Oldtimer – wie sehr häufig – nicht als Alltagsfahrzeug genutzt wird, sondern als reines „Liebhaberfahrzeug“.

Selbst dann, wenn der Oldtimer – beispielsweise im Sommer – wie ein Alltagsfahrzeug genutzt wird, besteht die Zweitwagenproblematik. Nach der Rechtssprechung scheidet eine Nutzungsausfallentschädigung dann aus, wenn der Geschädigte auf ein anderes Fahrzeug zurückgreifen kann.



Da nahezu alle Oldtimerinhaber auch über ein Alltagsfahrzeug verfügen scheidet in der Regel auch vor diesem Hintergrund eine Nutzungsausfallentschädigung. Hieran ändert sich auch nichts dadurch, dass das Alltagsfahrzeug eher ein Winterfahrzeug ist, dies zumindest dann, wenn es regulär angemeldet ist.

Sofern das Zweitfahrzeug nur mit Saisonkennzeichen im Winter angemeldet ist steht es im Sommer nicht zur Verfügung, weshalb der Fahrzeugeigentümer eine Ausfallentschädigung dafür geltend machen kann, dass er überhaupt kein Fahrzeug nutzen kann.

Betrachtet man die Urteile, in welchem den Eigentümern von Oldtimern tatsächlich Nutzungsausfallentschädigung zugesprochen wurde, so handelt es sich immer um solche Fälle, bei denen der Oldtimer ganz normal im Alltag genutzt wurde.

Da dies bei der überwiegenden Zahl der historischen Fahrzeuge nicht der Fall ist dürfte schon deshalb eine Nutzungsausfallentschädigung scheitern.

6. Oldtimerversicherungen - Tücken des Versicherungsvertrages

Sofern bei einem Schaden am eigenen Fahrzeug ein schadensverursachender Dritter nicht aufgespürt werden kann oder dem Dritten kein Verschulden zur Last fällt oder überhaupt kein Dritter existiert, weil der Unfall ohne Drittbeteiligung selbst herbeigeführt wurde, kurz dann, wenn der Schaden beim Fahrzeugeigentümer zu verbleiben droht, liegt es nahe, auf eine gegebenenfalls bestehende Kaskoversicherung zurückzugreifen. Eine derartige Kaskoversicherung für Kraftfahrzeuge wird gerade abgeschlossen, um das Risiko des eigenen Schadens abzuwenden.

Hier kommt einem zugute, dass viele Versicherungsgesellschaften spezielle Oldtimerversicherungen zu einem recht günstigen Tarif anbieten.

Gerade bei diesen Oldtimerversicherungen ist jedoch besondere Vorsicht geboten, da die Versicherungsbedingungen häufig sehr einschränkende Regelungen vorsehen. So sehen die Oldtimerversicherungen häufig Einschränkungen wie folgt vor:



- Bestimmte maximale Laufleistung des Fahrzeugs pro Jahr
- Vorhandensein eines Alltagsfahrzeugs
- Vorhandensein einer abgeschlossenen Unterstellmöglichkeit (Garage)
- Keine Fahrten auf Oldtimerveranstaltungen (seltener)

Ferner verlangen die Versicherer bei Abschluss eines derartigen Kaskovertrages häufig Angaben zum Wert des Fahrzeuges. So muss der Versicherungsnehmer häufig Angaben dazu machen, zu welchem Wert er das Fahrzeug eingekauft hat und wie es restauriert wurde. Ferner wird häufig die Vorlage eines Gutachtens verlangt.

Sind die Angaben unzutreffend oder werden die einschränkenden Bedingungen der Oldtimerversicherung nicht eingehalten, begeht der Versicherungsnehmer eine sogenannte Obliegenheitsverletzung. Dies führt dann dazu, dass die Versicherungsgesellschaft dem Versicherten den Versicherungsschutz gerade wegen dieser Obliegenheitsverletzung verweigern kann.

Wenn Sie also eine derartige Versicherung abschließen, prüfen Sie bitte genau, ob Sie die Versicherungsbedingungen auch tatsächlich erfüllen können. Zudem sollten Sie keine unwahren Angaben machen. Anderenfalls geben Sie für die Kaskoversicherung nur unnötiges Geld aus, da Ihr Versicherungsschutz sich als äußerst fraglich darstellt. Zu bedenken ist hierbei auch, dass die Versicherungsgesellschaft im Falle des Vorliegens einer solchen Obliegenheitsverletzung keinesfalls verpflichtet ist, die gezahlten Beiträge zurückzuerstatten.

Sofern dann im Rahmen der Kaskoversicherung ein Schadensfall vorliegt und keine Obliegenheitsverletzung festzustellen ist, ist die Versicherung grundsätzlich zur Zahlung verpflichtet. Diese Zahlungsverpflichtung betrifft nicht etwa den Wert des bei Versicherungsvertrag erstellten Wertgutachtens, sondern vielmehr den Wert des Fahrzeugs am Schadenstag, welcher – sofern hierüber kein Einvernehmen mit der Versicherungsgesellschaft hergestellt werden kann – durch ein erneutes Sachverständigengutachten festzustellen ist. Die Feststellungen des ersten Sachverständigengutachtens, welches bei Abschluss des Versicherungsvertrages angefertigt wurde, gelten hier nur noch als Richtschnur, um insbesondere einen dokumentierten Anhaltspunkt über



den Zustand des Fahrzeuges zu haben. Allerdings ist hier sehr wesentlich darauf abzustellen, wie viel Zeit seit Erstellung des ersten Gutachtens verstrichen ist. Im eigenen Interesse sollte der Oldtimereigentümer bei solchen Versicherungen Wert darauf legen, den Zustand seines Fahrzeuges und die werterhaltenden Maßnahmen dokumentieren zu können. Rechnungen über Ersatzteilanschaffungen, Fotos (auch der Reparaturen) oder ähnliches sollten daher verwahrt werden.