

AUTOHAUS SCHADENRECHT

65 130-Prozent-Regel

Ein BGH-Urteil eröffnet mitunter durch den Einsatz von gebrauchten Ersatzteilen neue Möglichkeiten

66 Grenzen der Schadenminderungspflicht

Auch bei klarer Haftungsfrage sind Details zu beachten, um nicht auf Kosten sitzenzubleiben

68 Der richtige Stundensatz?

Die Stundenverrechnungssätze und ihre Bedeutung im Schadenersatzrecht

70 Heißes Eisen?

Die Wertminderung nach einem Schadenfall wird nach wie vor stark diskutiert

72 Autohäuser fragen und Rechtsanwälte antworten

Details zu Kostenvoranschlägen, Werkstattbindung und Nachbesichtigung



» Wir freuen uns auf Ihre Fragen und Erfahrungen in der Unfallschadenabwicklung! «

Daniela Mielchen,
Vorstandsmitglied der
Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV



Das Schadenrecht auf Ihrer Seite

Mit diesem Heft halten Sie die erste Ausgabe von AUTOHAUS SCHADENRECHT in den Händen. Dieses neue Medium soll Ihnen für den Alltag der Unfallschadenabwicklung wichtige Tipps an die Hand geben. In AUTOHAUS SCHADENRECHT, das auch in den folgenden Ausgaben von AUTOHAUS SchadenBusiness erscheinen wird, finden Sie zahlreiche Themen rund um den Unfallschaden, die von spezialisierten Verkehrsanwälten beleuchtet werden.

Wer sind die „Verkehrsanwälte“? Im Deutschen Anwaltverein haben sich rund 6.200 Anwälte und Anwältinnen, die in ihrer beruflichen Praxis verkehrsrechtlich tätig sind, zur Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht zusammengeschlossen (www.verkehrsanwaelte.de). In diesem Rahmen setzen wir uns politisch, aber auch in der praktischen Zusammenarbeit und Auseinandersetzung mit Richtern, Versicherungen, Politikern, Autohäusern, Presse, Sachverständigenorganisationen und vielen anderen für wichtige Belange des Verkehrsrechts ein.

Die Versicherungswirtschaft hat lange Zeit nahezu widerspruchlos die Meinung vertreten, ein Anwalt gehöre allenfalls in eine hochstreitige Unfallabwicklung, während sie gleichzeitig dazu überging, auch die unstreitigsten Positionen zu kürzen. Die Kürzungsbemühungen und Schadenlenkung der Versicherungswirtschaft haben in den letzten Jahren vielen Betrieben zugesetzt. Manche wollen die finanziellen Einbußen nicht mehr hinnehmen, andere möchten sich der Instandsetzung, nicht jedoch den bürokratischen Ärgernissen bei der Abwicklung, widmen. Dritte wiederum haben keine Lust mehr, ewig auf ihr Geld zu warten

und sich auch noch Tarife vorschreiben zu lassen. Alles gute Gründe für uns, Sie von heute an in dieser Rubrik über Sinn und Unsinn versicherungsseitiger Argumente, über aktuelle Gerichtsurteile und neue Bewegungen am Schadenmarkt zu informieren.

Was vielen nicht bekannt ist, ist die Tatsache, dass Rechtsanwaltsgebühren im Schadenfall auch beim sogenannten unstreitigen Fall zu den Schadenpositionen gehören, die die Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers zu zahlen hat. Ähnlich wie ein hinzugezogener Sachverständiger gibt ein Verkehrsanwalt im Unfallschaden damit Rechtssicherheit und sorgt dafür, dass der Geschädigte, aber auch dessen Autohaus, das erhalten, was ihnen zusteht.

Wir würden uns freuen, wenn Sie dieses Medium aktiv mitgestalten. Schreiben Sie uns Fragen zu Rechtsthemen, besonderen Vorkommnissen sowie Entwicklungen und Erfahrungen aus Ihrer Praxis an die E-Mail-Adresse d.mielchen@mielco.de. Wir werden uns bemühen, durch Sie und mit Ihnen am Puls der Versicherungen zu bleiben und allzu übereifrige Kürzungen unter Heranziehung der tatsächlichen Gesetzeslage und Rechtsprechung einer Genesung zuzuführen.

Daniela Mielchen

Daniela Mielchen
Mitglied des Vorstandes der
Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV

IMPRESSUM

AUTOHAUS SCHADENRECHT
erscheint in AUTOHAUS SchadenBusiness
mit AUTOHAUS 10/2011

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht
Deutscher Anwaltverein (DAV) e. V.
Chefredaktion: Daniela Mielchen
Realisierung: Springer Fachmedien München GmbH
Verlagsvertretung Presse + PR Pfauntsch

Otto-Hahn-Straße 28, Aufgang 4
85521 Ottobrunn-Riemerling
Tel. 0 89/6 65 90 70 - 0 / Fax -20
Koordination und Schlussredaktion:
Dieter Radl, Franziska Ziegler

Korrektorat: Simone Meißner
Herstellung: Christian Staral (Leitung)
Grafik/Layout: Karl-Heinz Bartl,
Oliver Haunschild, Sabine Winzer
Druck: Stürtz GmbH, 97080 Würzburg

130 Prozent neu definiert

URTEIL – Der BGH erlaubt ein bisschen Unvernunft – mit gebrauchten Ersatzteilen kann die 130-Prozent-Grenze mitunter wieder „legal“ unterschritten werden.

VON JÖRG SCHMENGER (RECHTSANWALT)

LESEN SIE HIER...

... anhand eines konkreten Falles, wie Reparaturen an Fahrzeugen durchgeführt werden können, bei denen zuvor nur eine Abrechnung nach Totalschaden möglich war.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat in seiner sogenannten 130-Prozent-Rechtsprechung einen weiteren Sicherungshaken in die Felswand der Abrechnungsarten geschlagen. Bekanntlich ist eine Reparatur grundsätzlich unwirtschaftlich, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des verunfallten Fahrzeuges übersteigen. Ausnahmsweise darf eine Reparatur – unter Erstattung der Kosten – aber dennoch erfolgen. Voraussetzungen: Die kalkulierten Reparaturkosten liegen nicht mehr als 30 Prozent über dem Wert des Autos, es folgt eine Reparatur nach den Vorgaben des Gutachters, die geltend gemachten Kosten sind tatsächlich angefallen und das blecherne Unfallopfer soll weiter genutzt werden.

Kalkulation nach unten korrigiert

Im konkreten Fall kalkulierte der Sachverständige für den Wagen einer Dame aus Niedersachsen Reparaturkosten in Höhe von 3.750 Euro, während der Wiederbeschaffungswert nur bei 2.200 Euro lag. Damit bewegten sich die Reparaturkosten deutlich mehr als 30 Prozent über dem Wert des Autos, sodass die Sache als Totalschaden abzurechnen gewesen wäre.

Allerdings vollbrachte die beauftragte Werkstatt ein kleines Wunder. Unter der Verwendung von gebrauchten Ersatzteilen konnte eine Reparatur erfolgen, für die statt 3.750 Euro nur 2.150 Euro berechnet wurden. Damit lag man sogar noch unter dem Wiederbeschaffungswert (2.200 Euro). Auch der Sachverständige attes-

tierte trotz der Verwendung von gebrauchten Teilen eine vollständige Reparatur nach den Vorgaben des Gutachtens, da die gebrauchten Ersatzteile mit den beschädigten Fahrzeugteilen gleichwertig gewesen seien. Damit habe sich gezeigt, so der BGH, dass die ursprüngliche Kalkulation der Reparaturkosten nach unten zu korrigieren war. Die Geschädigte erhielt deshalb die tatsächlich aufgewandten Reparaturkosten ersetzt.

130-Prozent-Grenze steht

Von dem Erfolg beflügelt, verlangte sie nun auch Zahlung der restlichen durch den Gutachter ursprünglich kalkulierten fiktiven Kosten bis zur Grenze von 130 Prozent des Wiederbeschaffungswertes. Dies ließ der BGH jedoch nicht zu. Das oberste Gericht stellte nochmals deutlich heraus, dass Reparaturkosten, die über dem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges liegen, bis zur so genannten 130-Prozent-Grenze nur verlangt werden können, „wenn sie tatsächlich angefallen sind und die Reparatur fachgerecht und zumindest wertmäßig in einem Umfang durchgeführt wird, wie ihn der Sachverständige zur Grundlage seiner Kostenschätzung gemacht hat“ (BGH vom 14. Dezember 2010, VI ZR 231/09).

Das zitierte Urteil eröffnet – richtig verstanden – sicherlich eine Reihe von Möglichkeiten, Reparaturen an Fahrzeugen durchzuführen, bei denen zuvor nur noch eine Abrechnung nach Totalschaden vorgenommen werden konnte. Es muss jedoch klar sein, dass nicht jede Herabsetzung der Reparaturkosten unter den Wiederbeschaffungswert einen eigentlichen Totalschaden reparaturwürdig macht. So hat der BGH in einem weiteren Fall (Urteil vom 8. Februar 2011, VI ZR 79/10), bei dem am Ende der Reparatur einfach ein Rabatt bis unter die 130-Pro-



zent-Marke gewährt wurde, die Erstattung der Reparaturkosten abgelehnt.

Alternative Reparatur

Entscheidend ist, ob durch alternative Reparaturmöglichkeiten, die von ihrer Wertigkeit her dem ursprünglichen Gutachten entsprechen, eine wirtschaftlich vernünftige Instandsetzung erfolgen kann. Schließlich ist bei der Beratung von verunfallter Kundschaft zu beachten, dass der BGH in der zitierten Entscheidung die Erstattungsfähigkeit der nach unten „getunt“ Reparaturkosten zunächst nur bis zum Wiederbeschaffungswert zugelassen hat. Zwar ist kein vernünftiger Grund ersichtlich, weshalb dies nicht auch bis zur 130-Prozent-Grenze gelten sollte. Jedoch muss die juristische Argumentation von Versicherern, die lieber nur den Wiederbeschaffungswert abzüglich der Restwertsumme zahlen, bekanntlich nicht zwingend vernünftig sein. ■

Grenzen der Schadenminderungspflicht

REGULIERUNGSPRAXIS – Auch wenn die Haftungsfrage eindeutig geklärt ist, muss der Geschädigte zahlreiche Details zur Schadenminderungspflicht beachten, um nicht auf Kosten sitzenzubleiben.

VON NICOLAS EILERS (RECHTSANWALT)

LESEN SIE HIER...

... welche Stolperfallen die Schadenminderungspflicht mit sich bringt und worauf der Geschädigte in diesem Zusammenhang zu achten hat.

Wenn es zu einem Verkehrsunfall kommt, ist die erste Frage, wer den Schaden zu tragen hat. Hierbei ist allgemein bekannt, dass häufig nicht einer alleine verantwortlich ist, sondern dass es zu einer Schadenteilung kommen kann, wenn sich beide Beteiligte verkehrswidrig verhalten haben. Soweit sich herausstellt, dass der Unfallgegner alleine am Unfall schuld ist und sein Versicherer eine entsprechende Mitteilung macht, ist daher die Erleichterung beim Geschädigten zunächst einmal groß.

Schadenminderungspflicht

Soweit dem Grunde nach der Schaden zu bezahlen ist, heißt dies aber nicht, dass der Versicherer des Unfallgegners uneinge-

schränkt alle Kosten ersetzen muss, die im Zuge der Schadenbeseitigung entstehen. Denn auch der Geschädigte hat in der Regulierung Pflichten – insbesondere trifft ihn die sogenannte Schadenminderungspflicht. In Erfüllung dieser Pflicht muss sich der Geschädigte bemühen, den Schaden nach Kräften so gering wie möglich zu halten. Verstößt er gegen diese Verpflichtung, verringert sich die Höhe seines Anspruchs auf Schadenersatz. Es kann dann zu der unangenehmen Folge kommen, dass der Geschädigte auf hohen Kosten sitzen bleibt. Dies wird beim Geschädigten – der ja davon ausging, dass ihm der gesamte Schaden ersetzt werden muss – unweigerlich zu Verärgerung führen. Der Geschädigte muss daher dafür sensibilisiert werden, dass ein allzu sorgloser Umgang mit (erhofftem) fremdem Geld im Ergebnis doch zu einem bleibenden Schaden führen kann. Im Nachfolgenden sollen einige Beispiele, die bei weitem nicht abschließend sind, die Pflichten des Geschädigten erläutern.

Günstigere Alternative und schnelle Schadenbeseitigung

Ein Grundsatz der Schadenminderungspflicht ist, dass sich der Geschädigte dann, wenn gleichwertige Möglichkeiten der Schadenbeseitigung gegeben sind, stets für die günstigere Alternative entscheiden muss. Eine große Rolle spielt auch die Beschleunigung der Schadenbeseitigung. Sofern ein eindeutiger Reparaturfall vorliegt, muss der Geschädigte unmittelbar die Reparatur in Auftrag geben. Keinesfalls darf er diesen Reparaturauftrag da-

von abhängig machen, dass der Versicherer seine Eintrittspflicht zusagt. Sollte der Geschädigte nicht in der Lage sein, die Reparaturkosten aus eigenen Mitteln zu bezahlen, so ist es ihm in der Regel zuzumuten, einen Überziehungskredit in Anspruch zu nehmen oder anderweitig die Kosten der Reparatur zu finanzieren. Sofern ihm auch eine solche Finanzierung nicht möglich ist, muss dies der Geschädigte sofort und deutlich dem Versicherer anzeigen. Besteht eine Vollkaskoversicherung, muss diese in Anspruch genommen werden, wenn damit Folgekosten – zum Beispiel Mietwagen oder Nutzungsausfall und Standgeld – vermieden beziehungsweise reduziert werden können.

Verkehrssicher: Beschädigt fahren

Sofern sich die Reparatur des Fahrzeuges außergewöhnlich verzögert, weil beispielsweise Ersatzteile von der Werkstatt nicht beschafft werden können, trifft den Geschädigten hieran keine Schuld. Etwas anderes kann dann gelten, wenn bereits bei Erteilung des Reparaturauftrages klar ist, dass Ersatzteile erst mit großer Verzögerung geliefert werden können und das beschädigte Fahrzeug noch in einem verkehrssicheren Zustand befindlich ist. Denn dann kann das Fahrzeug noch so lange beschädigt gefahren werden, bis die Ersatzteile im Reparaturbetrieb eingetroffen sind und eine kurzfristige Wiederherstellung gewährleistet ist.

Taxi statt Mietwagen?

Soweit der Geschädigte nach dem Unfall einen Mietwagen in Anspruch nehmen



Nicht immer ist ein Mietwagen gerechtfertigt:

Zur Erfüllung der Schadenminderungspflicht können auch Taxifahrten die günstigere Alternative sein.



will, muss er zunächst prüfen, ob überhaupt ein täglicher Fahrbedarf anfällt, der einen Mietwagen erforderlich macht. Sofern die tatsächlichen Fahrten mit einem Taxi oder dem Öffentlichen Personennahverkehr billiger durchzuführen wären, kommt unter Umständen nur ein Ersatz dieser Kosten in Betracht, sofern nicht andere Gründe die ständige Verfügbarkeit eines Fahrzeuges erforderlich machen.

Im Fall einer Anmietung müssen die Kosten für das Auto so gering wie möglich gehalten werden. Insofern wird von dem Geschädigten beispielsweise verlangt, dass er, wenn ihm dies möglich und zumutbar ist, vor der ungeprüften Anmietung eines Fahrzeuges zwei Konkurrenzangebote überprüft. Eine intensive Marktforschung ist aber nicht nötig. Ist eine längerfristige Anmietung aufgrund einer absehbar erheblichen Reparaturdauer erforderlich, ist der Geschädigte zudem gehalten, sich nach günstigeren Wochenpauschal- oder sonstigen Sondertarifen zu erkundigen.

Restwertangebote

Wenn das unreparierte Fahrzeug veräußert worden ist, stellt sich die Frage, welcher Restwert hierfür zu erzielen ist. Grundsätzlich darf sich der Geschädigte darauf verlassen, dass er das Fahrzeug zu dem Preis verkaufen kann, den der von ihm beauftragte Sachverständige ermittelt hat, jedenfalls wenn eine korrekte Wertermittlung aus dem Gutachten ersichtlich ist. Wenn dem Geschädigten allerdings vor dem Verkauf des Fahrzeuges vom Versicherer ein höheres Restwertangebot übermittelt wird, kann er im Einzelfall

dazu gehalten sein, dieses Angebot, sofern es ihm zumutbar ist, anzunehmen. Verkauft er dann sein Fahrzeug trotz des besseren Angebots zu dem geringeren Restwert, kann ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht gegeben sein.

Fiktive Abrechnung

Da von gleichwertigen Möglichkeiten der Schadenbeseitigung, wie oben gesagt, stets die günstigste zu wählen ist, kann der Schädiger den Geschädigten bei fiktiver Abrechnung grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt der Schadenminderungspflicht auf günstigere Stundenverrechnungssätze einer freien Fachwerkstatt verweisen, wenn diese in gleichwertiger Qualität wie eine markengebundene Fachwerkstatt reparieren kann, das Fahrzeug älter als drei Jahre ist und nicht regelmäßig in einer markengebundenen Fachwerkstatt gewartet und repariert wurde.

Beweispflicht beim Versicherer

Soweit sich der Versicherer des Schädigers auf einen Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht beruft, muss er diesen Verstoß beweisen. Insbesondere muss der Versicherer gegebenenfalls beweisen, dass eine günstigere Reparaturmöglichkeit gleich-

wertig zu der vom Geschädigten gewählten Alternative gewesen ist.

Zusammenfassend wird deutlich, dass die Gefahr für den Geschädigten, auf einem Teil der Kosten aufgrund eines Unfalls sitzenzubleiben, keinesfalls beendet ist, wenn der gegnerische Versicherer seine volle Eintrittspflicht einräumt. Vielmehr ergeben sich auch in diesen Fällen für den Geschädigten noch viele rechtliche und tatsächliche Probleme, mit deren Lösung er ohne kompetente Hilfe überfordert ist. Deshalb empfiehlt sich gerade auch in den Fällen, in denen die Schuldfrage eindeutig ist, die Inanspruchnahme eines Fachanwalts für Verkehrsrecht zur Schadenregulierung. Dies gilt umso mehr, als bei voller Haftung der Gegenseite dem Geschädigten durch die Inanspruchnahme eines Anwalts keinerlei Kosten entstehen. Im Gegenteil: Wenn die Unfallabwicklung durch einen kompetenten Spezialisten erfolgt, bietet dies die Gewähr dafür, dass der Geschädigte auch wirklich all das bekommt, was ihm nach dem Unfall zusteht. ■



RECHTSANWALT NICOLAS EILERS

Nicolas Eilers ist Fachanwalt für Verkehrsrecht und für Versicherungsrecht in der Kanzlei Höfle Schmidt Eilers in Groß-Gerau. Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit liegt in der Unfallschadenregulierung. Eilers ist Regionalbeauftragter der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein und Mitglied des Vorstands des Deutschen Verkehrsgerichtstages.

Rechtsanwalt Nicolas Eilers

Der richtige **Stundensatz?**

ABRECHNUNG – Die Stundenverrechnungssätze und ihre Bedeutung im Schadenersatzrecht

VON CHRISTIAN JANECEK
(RECHTSANWALT)

LESEN SIE HIER...

... welche Stundenverrechnungssätze bei normaler und fiktiver Abrechnung erstattet werden.



Die Stundenverrechnungssätze der Betriebe können höchst unterschiedlich ausfallen. Vor allem bei der fiktiven Abrechnung werden diese heftig diskutiert.

Zwischen Dumping im Bereich von 45 Euro und Wahnsinn nahe der 200 Euro lassen sich auf dem Markt praktisch alle Höhen von Stundenverrechnungssätzen in den Betrieben finden. Doch welchen kann die unfallgegnerische Versicherung als Schadenersatz verlangen? Dabei sind zwei wesentliche Fälle zu unterscheiden. Zum einen der Geschädigte, der seinen Schaden fiktiv abrechnet, sich also ohne Nachweis einer Reparatur seinen Schaden auszahlen lässt, und zum anderen derjenige, der konkrete Reparaturkosten abrechnet.

Rechtlich stark umkämpft

Vor allem die fiktive Abrechnung ist rechtlich stark umkämpft. Grundsätzlich kann der Geschädigte, ob er repariert oder nicht, die Reparaturkosten ersetzt verlangen, die in einer markengebundenen Vertragswerkstatt anfallen. Der Gesetzgeber sieht dabei als einzige Ausnahme die Mehrwertsteuer an. Diese kann der Geschädigte ohne Nachweis nicht verlangen. Er muss sich also mit den Nettoreparaturkosten begnügen.

Mit der sogenannten Porschefallentscheidung des BGH (BGH VI ZR 398/02 vom 29. April 2003) schienen die Versuche der Versicherer, Geschädigte auf markenungebundene freie Werkstätten zu

verweisen, gescheitert zu sein. Der BGH beließ es jedoch nicht dabei. Mit einer Entscheidung vom 20. Oktober 2009 (VI ZR 53/09) öffnete der BGH quasi die Büchse der Pandora. Er stellte zunächst zwar klar, dass grundsätzlich die Reparaturkosten einer markengebundenen Vertragswerkstatt ersetzt verlangt werden können. Das Schlachtfeld wird sodann mit dem zweiten Leitsatz eröffnet, der die Ausnahmen von diesem Grundsatz beinhaltet. Danach ist ein Verweis grundsätzlich auf freie Werkstätten möglich, wenn vom Qualitätsstandard her eine Reparatur dort gleichwertig erfolgen kann.

Unpraktikable BGH-Entscheidung

Da der BGH glücklicherweise für den Geschädigten betont, dass dies keine Frage der Erforderlichkeit im Sinne des Paragraph 249 BGB ist, sondern der Schadensminderungspflicht gemäß Paragraph 254 BGB, trifft die Darlegungs- und Beweislast den Schädiger. Bereits hier zeigt sich die Unpraktikabilität der Entscheidung. Denn es wird offen gelassen, wonach sich eine vom Qualitätsstandard her vergleichbare Reparaturmöglichkeit beurteilen soll. Die markengebundene Werkstatt wird stets der

Auffassung sein, dass die Reparatur besser als in einer markenungebundenen Werkstatt ist. Die freien Betriebe werden ihrerseits stets erklären, die Reparaturen ebenso gut durchführen zu können. Ein Zeugenbeweis dürfte damit genauso ungeeignet sein wie die eigene Sachkunde des Gerichts. Bleibt schließlich noch der Sachverständige. Doch auch dem dürfte es schwerfallen, ohne die genauen Verhältnisse einer Werkstatt im Ergebnis in die Zukunft zu prognostizieren, ob eine Reparatur, wenn sie denn erfolgen würde, gleichwertig wäre. Für die jeweiligen Anwälte gilt es dabei, sorgsam auf die Auswahl des Sachverständigen zu achten. Denn wenn ein solcher einer Organisation angehört, die mehrheitlich von Schädiger- oder Geschädigtenseite beauftragt wird, dürfte es auch diesem schwerfallen, die Frage wirklich objektiv zu beurteilen.

Insgesamt wird man festhalten können, dass es, je schwerwiegender ein Unfallschaden ist, desto eher an einer Gleichwertigkeit mangeln wird, da die spezialisierte Ausstattung einer Markenwerkstatt dann zunehmend zum Tragen kommt. Ist die Frage der Gleichwertigkeit nicht aufklärbar, geht dies zu Lasten des Schädigers.

Ausnahme 1: Unzumutbarkeit

Kann eine gleichwertige Reparaturmöglichkeit festgestellt werden, hat der BGH jedoch für den Geschädigten wieder eine Ausnahme vorgesehen, die dann erfüllt ist, wenn ein Verweis auf eine gleichwertige Reparaturmöglichkeit nicht zumutbar ist. Den Fall der Unzumutbarkeit hat der BGH mit zwei Regelbeispielen benannt. Ist ein Fahrzeug noch keine drei Jahre alt, so muss sich der Geschädigte niemals auf freie Werkstätten verweisen lassen. Begründet wird dies damit, dass regelmäßig die Fahrzeuggarantien der Hersteller für drei Jahre gelten und diese damit verknüpft sind, dass das Fahrzeug nur in Markenwerkstätten gewartet und repariert wird. Damit wird jedoch die Frage eröffnet: Was gilt, wenn ein Fahrzeug über eine längere oder kürzere Garantiezeit verfügt? Ändert dies etwas?

Ausnahme 2: Markenwerkstatt

Die zweite Ausnahme kann eingreifen, wenn das Fahrzeug zwar älter als drei Jahre ist, jedoch stets in einer Markenwerkstatt gewartet und repariert wurde. Hier folgt die erste Problematik bereits aus der Verwendung des Wortes „kann“. Nach dem Wortlaut der Entscheidung „kann“ ein Verweis unzumutbar sein, wenn das Fahrzeug stets bei der Markenwerkstatt repariert und gewartet wurde. Zwingend scheint dies jedoch nicht zu sein. Wovon die Unzumutbarkeit dann weiter abhängen soll, erklärt der BGH nicht.

Im Übrigen erscheint diese Regelausnahme wiederum sehr unpraktikabel, lässt diese doch einige Fragen offen. Was gilt beispielsweise, wenn ein Fahrzeug zwar stets in der Markenwerkstatt gewartet und repariert wurde, jedoch die Wartung nicht scheckheftgemäß erfolgte und fällige Ölwechsel hinausgeschoben wurden? Weiterhin stellt sich die Frage, aus welchem Grund Wartungen und Reparaturen in einem Kontext genannt werden. So dürften viele Autoeigner den einfachen Ölwechsel der freien Werkstatt zutrauen, jedoch keine Reparaturen. Es erscheint auch wenig sinnvoll, dass derjenige, der alles in der Markenwerkstatt reparieren lässt, den Ölwechsel jedoch nicht dort durchführen lässt, anders beurteilt werden soll als derjenige, der zwar ausschließlich die Markenwerkstatt beauftragt, dann jedoch beispielsweise auf Reparaturen mit Nichtoriginalteilen besteht. Es wird auch

nicht die Frage der Gebrauchtwagenkäufer beantwortet. Wurde ein Fahrzeug lange nicht beim Markenhändler gewartet und repariert und wird es sodann verkauft, stellt sich die Frage, ob die Rückausnahme bereits deshalb nicht mehr eingreift oder es darauf ankommt, wie der jeweils Geschädigte mit dem Fahrzeug umgegangen ist.

Kein Verweis auf „Partnerlöhne“

Klargestellt hat der BGH in einer weiteren Entscheidung (Urteil vom 22. Juni 2010 – VI ZR 337/09), dass eine Reparatur in einer „freien Fachwerkstatt“ für den Geschädigten dann unzumutbar ist, wenn sie nur deshalb kostengünstiger ist, weil ihr nicht die marktüblichen Preise dieser Werkstatt, sondern auf vertraglichen Vereinbarungen mit dem Haftpflichtversicherer des Schädigers beruhende Sonderkonditionen zugrunde liegen. Der Versicherer kann den Geschädigten also nicht auf Partnerlöhne verweisen.

Konkrete Reparaturrechnung

Deutlich einfacher sieht die Rechtslage derzeit noch bei der konkreten Abrechnung für den Geschädigten aus. Es sind allerdings schon jetzt Tendenzen von Versichererseite und einigen Amtsgerichten zu beobachten, die die Rechtsprechung zur fiktiven Abrechnung der Stundenverrechnungssätze wegen der eigentlich zu praktizierenden Spiegelgleichheit auf die Abrechnung der tatsächlich angefallenen Stundenverrechnungssätze übertragen wollen. Bei Ausweitung dieser Bestrebungen könnte sich dies zukünftig schmerzlich auf die Abrechnung höherer Stundenverrechnungssätze auswirken, so dass diesen Tendenzen frühzeitig durch die Einschaltung eines Anwalts begegnet werden sollte. Würde man den Geschädigten nämlich künftig – ähnlich wie bei den Mietwagenkosten – anhalten, Angebote von möglicherweise gleichwertigen Reparaturmöglichkeiten einzuholen, hätte dies nicht nur monetäre Konsequenzen für

die Autohäuser, sondern würde auch die Schadenabwicklung sehr verkomplizieren.

Nach der derzeitigen Rechtsprechung muss der Versicherer aber die Reparaturkosten zahlen, die sich aus der Reparaturrechnung ergeben. Da die fiktive Abrechnung rechtlich kompliziert und es schwierig zu prognostizieren ist, wie ein Verfahren derzeit ausgeht, dürfte für den Geschädigten die konkrete Reparatur der einfachere und auch wirtschaftlich sinnvollere Weg sein. Dies wiederum erscheint positiv für Werkstätten. Je komplizierter und eingeschränkter die fiktive Abrechnung ist, desto größer ist das Reparaturaufkommen.

„Kunde ist nicht der Versicherer“

Die eigentlich zu kritisierende Rechtsprechung des BGH kann damit für die Werkstattauslastung deutlich sinnvoller sein als jedes Schadenmanagement der Versicherer. Darum besteht für die Betriebe auch kein Anlass, mit Versicherern Dumpinglöhne zu vereinbaren. Der Schadensersatzanspruch des Geschädigten ist auf diese Verrechnungssätze nicht begrenzt. Dabei haben diese Vereinbarungen nur die versicherungsfreundliche Regulierung des Kostenniveaus auf dem Markt im Auge. Dies kann weder im Interesse des Gesamtmarktes noch im Interesse des Einzelnen liegen. Außerdem wird der Erfolg des Betriebes nicht von der Auslastung, also vom Umsatz, sondern vom Gewinn bestimmt. Was nützt ein volles Auftragsbuch, wenn der Partnerlohn der Versicherung die Kosten nicht deckt. Es muss also erforscht werden, welcher Stundenverrechnungssatz notwendig ist, um Gewinn zu erreichen. Wer dann weniger abrechnet, schaufelt sein eigenes Grab. Schließlich ist zu bedenken, dass noch immer der Erfolg eines Unternehmens vom Kunden abhängt. Und Kunde ist sicher nicht der Versicherer. ■



RA CHRISTIAN JANECEK

Rechtsanwalt Christian Janeczek ist als Fachanwalt für Verkehrsrecht und für Strafrecht in Dresden tätig. Zudem ist er Regionalbeauftragter der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein sowie Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Strafrecht. Er ist Partner der insgesamt stringent auf das Verkehrsrecht spezialisierten Rechtsanwaltskanzlei Roth und Partner.

Rechtsanwalt Christian Janeczek

Heißes Eisen?

VERKAUFSERLÖS – Die Wertminderung nach einem Schadenfall wird nach wie vor verstärkt diskutiert. VON CHRISTIN MEINHOLD (RECHTSANWÄLTIN)

LESEN SIE HIER...

... welchen Zweck die Wertminderung erfüllt und welche Grenzen diese bei der Schadenregulierung hat.

Bereits 1958 stellte der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung eine Begründung für die Gewährung von Wertminderungen auf. Es handelt sich um „die Minderung des Verkaufswertes, die trotz völliger und ordnungsgemäßer Instandsetzung des Fahrzeuges allein deshalb verbleibt, weil bei einem großen Teil des Publikums, vor allem wegen des Verdachtes verborgener gebliebener Schäden, eine den Preis beeinflussende

Abneigung gegen den Erwerb unfallbeschädigter Kraftfahrzeuge besteht“. Darauf aufbauend wurden in Fachkreisen zwei Arten der Wertminderung definiert. Zum einen die technische Wertminderung, die vorliegt, wenn es nicht möglich ist, das Fahrzeug wieder in denselben technisch funktionsfähigen Zustand zu versetzen. Zum anderen die merkantile Wertminderung, die sich auf die kaufmännischen Aspekte bezieht.

Technische Aspekte spielen geringe Rolle

Zwar haben sich seit dieser Zeit die technischen Möglichkeiten im Rahmen der Unfallinstandsetzung erheblich verändert und fortentwickelt. Gerade die technische

Wertminderung spielt daher heute nahezu keine Rolle. Jedoch kann bis zum heutigen Tage die psychologische Hürde nicht gänzlich abgeschafft werden, dass an dem instand gesetzten Fahrzeug Restrisiken verblieben sein könnten.

Wertminderung abschaffen?

Es wurde versucht, die Wertminderung in einigen Fällen damit zu negieren, dass im Reparaturfall der Ursprungszustand durch eine sach- und fachgerechte Reparatur wieder hergestellt wurde, so dass infolge der Reparatur keinerlei erhöhte Schadensanfälligkeit verbleiben würde. Eine solche unter perfekten Voraussetzungen durchgeführte Ideal-Reparatur ist aber nicht immer mit den tatsächlichen



Die merkantile Wertminderung ist weiterhin bei zahlreichen Unfallfahrzeugen vorhanden.

Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Daher bleibt festzuhalten, dass auch der technische Fortschritt, sei es im Rahmen der Möglichkeiten der Unfallinstandsetzung oder sei es durch die zunehmende Langlebigkeit der Fahrzeuge, nicht dazu führt, dass das Vertrauen in ein repariertes Unfallfahrzeug eins zu eins dem Vertrauen in ein Fahrzeug ohne Vorschaden entspricht.

Merkantile Wertminderung im Mittelpunkt

Entscheidend für die Bemessung einer Wertminderung ist heutzutage vor allem der kaufmännische Minderwert, der zuallererst psychologischer Natur ist. Zu ersetzen ist damit der gedachte Mehrwert, den ein identisches, jedoch unfallfreies Fahrzeug, das zeitgleich zum Verkauf angeboten würde, durch einen erhöhten Kaufpreis erzielen könnte.

Die Zehn-Prozent-Grenze

Voraussetzung für einen Anspruch auf merkantile Wertminderung ist, dass das Fahrzeug einen erheblichen Unfallschaden erlitten hat. Nun lässt sich der Begriff „erheblich“ nicht an Hand von objektiven Aspekten definieren, sondern bedarf der Auslegung. Dies ist auch die Ursache dafür, dass eine Reihe der Streitigkeiten, welche sich um die Wertminderung drehen, vor Gericht landen.

Nun besteht in der Regel darüber Einigkeit, dass ein Fahrzeug, welches lediglich einen Bagatellschaden erlitten hat, nicht mit einem merkantilen Minderwert belastet ist. Die Einigkeit hört jedoch genau an der Stelle auf, an der es gilt, einen Bagatellschaden genau zu definieren. Teilweise wird hierbei die Auffassung vertreten, dass die Geringfügigkeitsschwelle erst dann überschritten ist, wenn die Reparaturkosten mehr als zehn Prozent des Wiederbeschaffungswertes betragen und zusätzlich noch ein Eingriff in das Fahrzeuggefüge vorliegt. Diese Verallgemeinerung birgt jedoch zum einen die Gefahr, dass insbesondere bei höherwertigen Fahrzeugen eine Wertminderung abgelehnt wird, weil die Reparaturkosten diese Schwelle nicht erreichen. Zum anderen könnte günstigeren Fahrzeugen eine Wertminderung zugestanden werden, weil diese billiger waren und damit schneller die Zehn-Prozent-Hürde nehmen konnten. Dass dies vernünftigerwei-

se nicht nachvollzogen werden kann, ergibt sich dabei von selbst und ist immer wieder Grund für die Ablehnung einer starren Grenze. Die Mehrheitsmeinung will daher auch eine Wertminderung zuerkennen, wenn der Reparaturaufwand unterhalb der zehn Prozent liegt.

Eine merkantile Wertminderung kommt nach den eingangs erwähnten kaufmännischen Grundsätzen mithin immer dann in Betracht, wenn der Schaden nicht unerheblich war und damit bei Verkauf offenbarungspflichtig ist.

Alter und Laufleistung als richtige Kriterien?

Als weitere Voraussetzung für den Anspruch auf Wertminderung gilt es zu beachten, dass das Alter und die Laufleistung des beschädigten Fahrzeuges eine solche rechtfertigen. Nun hat der BGH in einer Entscheidung vom 3. Oktober 1961 zwar festgestellt, dass auch Halter von Fahrzeugen, die eine Laufleistung von mehr als 100.000 Kilometer aufweisen, ein Anspruch auf Wertminderung zusteht, die Gründe lagen seinerzeit jedoch in der sachverständigen Beurteilung des Einzelfalles. Die späteren Überlegungen des BGH, eine Kilometerleistung von 100.000 Kilometern als Obergrenze für die Gewährung einer merkantilen Wertminderung festzusetzen, berücksichtigten die damaligen Verhältnisse auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Grund für diese Überlegungen war, dass ein solcher Pkw im Allgemeinen nur noch einen derart geringen Handelswert hätte, dass ein messbarer Minderwert nach Behebung der Unfallschäden nicht mehr eintrete.

GW-Markt entscheidend

Aus dieser Formulierung ist ersichtlich, dass nicht allein die Laufleistung des Fahrzeuges maßgeblich war, sondern vielmehr seine Bewertung auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Die Bewertung eines Fahrzeuges auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist jedoch kein statischer Zustand, sondern unter dem Aspekt der fort-

schreitenden technischen Gegebenheiten zu betrachten. Diese ändern sich: „Ein entsprechender Wandel auf dem Gebrauchtwagenmarkt spiegelt sich insbesondere in der Bewertung von Gebrauchtfahrzeugen durch Schätzorganisationen wie Schwacke und DAT wider, die in ihren Notierungen inzwischen bis auf zwölf Jahre zurückgehen und ausdrücklich darauf hinweisen, dass sich sämtliche Marktdotierungen auf unfallfreie Fahrzeuge beziehen“, so der BGH (BGHZ 35, 396 bis 398).

Bereits aus diesen Überlegungen ist ersichtlich, dass weder Alter noch Laufleistung maßgebliches Kriterium zur Bemessung der Wertminderung sind. So hat beispielhaft das AG Minden (Az. 21 C 461/09) eine Wertminderung für ein acht Jahre altes Fahrzeug mit einer Laufleistung von 123.000 Kilometern zuerkannt, da der gerichtlich bestellte Sachverständige überzeugend zu einer Wertminderung ausgeführt hatte und dabei Aspekte wie Marktgängigkeit und Ausstattung einfließen ließ.

Freien Sachverständigen wählen

Im Ergebnis bleibt daher festzustellen, dass der Geschädigte stets einen freien und nicht von der Versicherung ausgewählten Sachverständigen mit der Bewertung seines Fahrzeugschadens beauftragen sollte, um eine faustformelhafte Ablehnung der Wertminderung zu vermeiden.

Um zudem weiteren Streitigkeiten über die Zahlung der Wertminderung aus dem Wege zu gehen, ist dem Geschädigten anzuraten, sich mit einem Verkehrsanwalt in Verbindung zu setzen, welcher letztlich dafür Sorge trägt, dass die berechtigten Ansprüche durchgesetzt werden können. Im Idealfalle betreut der Anwalt dabei die komplette Schadensabwicklung, um eventuelle „Stolpersteine“, die dem Geschädigten nicht bekannt sind, zu umgehen. ■



RA CHRISTIN MEINHOLD

Christin Meinhold ist seit Anfang 2010 in der Kanzlei Roth|partner als Anwältin mit Schwerpunkt Verkehrsrecht beschäftigt. Kernpunkt ihrer Tätigkeit ist dabei die Betreuung von Autohäusern in allen Bereichen des Verkehrsrechts. Meinhold ist Mitglied in der ARGE Verkehrsrecht.

Rechtsanwältin Christin Meinhold



Autohäuser **fragen** und Rechtsanwälte **antworten**

DIALOG – In dieser Rubrik können Sie, liebe Leserinnen und Leser, Ihre Fragen zum gesamten Themenfeld der Unfallschadenabwicklung an die Fachanwälte des Deutschen Anwalt Vereins (DAV) stellen.

Kostenvoranschlag

Frage: Wann muss die gegnerische Haftpflichtversicherung einen Kostenvoranschlag zahlen?

Frank Häcker: In der Praxis weigern sich manche Haftpflichtversicherer, die Aufwendungen für einen Kostenvoranschlag zu ersetzen.¹ Dieser Standpunkt ist rechtlich nicht haltbar: Wird ein Fahrzeug bei einem Verkehrsunfall beschädigt, steht es dem Geschädigten grundsätzlich frei, ob und wie er sein Fahrzeug reparieren lässt.² In jedem Fall muss er sich aber zunächst

über Schaden und Reparaturkosten klarwerden. Sofern es sich nicht nur um oberflächliche Lackschäden handelt, bedarf es je einer sachverständigen Begutachtung. Da der Geschädigte sich häufig verpflichtet fühlt, die Kosten für den Schädiger möglichst gering zu halten, fällt die Wahl zwischen einem teuren Sachverständigen-gutachten und einem günstigeren Kostenvoranschlag gerade bei Schäden unter 1.000 Euro zumeist auf Letzteren.

In der älteren Rechtsprechung wurde zum Teil noch vertreten, dass die „Schutz-

gebühr“³ für den Kostenvoranschlag von der Werkstatt im Falle einer Reparatur voll auf die Werklohnforderung angerechnet werde und somit nachträglich entfällt. Wenn der Geschädigte die Reparatur letztlich nicht durchführen lässt und lediglich die veranschlagten Kosten beim Schädiger geltend macht („fiktiv abrechnen“), würden für letzteren Mehrkosten entstehen.⁴ Dies wird von einigen Versicherern ins Feld geführt. Diese Ansicht ist jedoch ein Zirkelschluss und widerspricht im Übrigen auch der Gesetzeslage. Dem

Geschädigten steht es zu, seinen Schaden fiktiv abzurechnen. Solange er keinen Kostenvoranschlag einholt, kann er den Schaden nicht beziffern. Müsste er nach der Einholung eines Kostenvoranschlages sein Fahrzeug reparieren lassen, wäre ihm aber sein Recht zur fiktiven Abrechnung genommen. Hätte der Geschädigte demgegenüber ein teureres Sachverständigen-gutachten eingeholt, wäre ihm dies aber grundsätzlich zu ersetzen gewesen.

Daher ist es sowohl vom Schrifttum⁵ als auch von der heutigen Rechtsprechung⁶ anerkannt, dass Aufwendungen für einen Kostenvoranschlag dem Geschädigten auch bei fiktiver Abrechnung zu ersetzen sind. Sofern sich ein Haftpflichtversicherer auf die veraltete Rechtsprechung beruft, beschneidet er den Geschädigten daher in dessen gutem Recht.

¹ LG Hildesheim, zfs 2009, 681; AG Nürnberg, Urt. v. 22.9.1999 – 18 C 6001/99; AG München, NJW-RR 1999/721, 722.

² BGHZ 155, 1 m. w. N.

³ hierzu Kannowski in DAR 2001, 382 m. w. N.

⁴ LG Aachen, zfs 1983, 292; AG Euskirchen zfs 1983, 293;

AG Augsburg zfs 1990, 227; AG Prüm zfs 1993, 337.

⁵ Grüneberg, in: Palandt, BGB, 70. Aufl. § 249 Rn. 58; Jahnke, in: Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl. § 249 Rn. 43; Merrath in VRS 2008, 334; Wortmann in DS 2009, 253 und 300, 301 m. w. N.

⁶ LG Hildesheim, zfs 2009, 682 m. w. N.



Der Kostenvoranschlag einer Werkstatt ist auch bei fiktiver Abrechnung zu erstatten.

Werkstattbindung

Frage: *Muss ich mir als Werkstatt ein Fahrzeug mit vereinbarter Werkstattbindung vom Hof holen lassen?*

Frank-Roland Hillmann: Grundsätzlich bestimmt der Kunde, in welcher Werkstatt er einen Schaden reparieren lassen möchte, und ein Auto, das ein Kunde in die Werkstatt gebracht hat, kann nicht einfach durch irgendjemanden Fremden wieder weggeholt werden.

Anders ist es unter Umständen, wenn es sich um einen Kaskoschaden handelt und der Versicherungsvertrag eine sogenannte **Werkstattbindung** vorsieht. Mit einer solchen vertraglichen Bindung erklärt sich der Versicherungsnehmer bereit, sein Fahrzeug im Schadenfall in einer von der Versicherungsgesellschaft festgelegten Service-Werkstatt reparieren zu lassen. Im Gegenzug zahlt er weniger Prämie. Hat der Kaskoversicherte mit seiner Versicherungsgesellschaft eine Werkstattbindung vereinbart, ist er verpflichtet, nach einem Kaskoschaden ausschließlich diese Werkstatt aufzusuchen. Setzt sich der Versicherungsnehmer über die Werkstattbindung hinweg und fährt zu einer Werkstatt, die nicht zur Partnerwerkstatt gehört, so ist die Versicherungsgesellschaft aufgrund der allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht verpflichtet, den von der Werkstatt geltend gemachten zusätzlichen Aufwand (zum Beispiel einen erhöhten Stundensatz) zu zahlen.

Für den Werkstattunternehmer ist maßgeblich, ob er vom Eigentümer des Fahrzeugs einen Reparaturauftrag erhalten hat oder nicht. Hat der Kunde sein Fahrzeug auf den Hof des Werkstattunternehmers gefahren und den Werkstattunternehmer ausdrücklich mit der Reparatur beauftragt, besteht ein Werkvertrag. Durch diesen wird der Werkstattunternehmer gegen Zahlung des Werklohns verpflichtet, die vereinbarte Reparatur zu erbringen. In diesem Fall kann der Werkunternehmer die Herausgabe des Fahrzeugs so lange verweigern, bis ihm der Werklohn gezahlt wird (Werkunternehmerpfandrecht, Paragraph 647 BGB).

Für den Kunden besteht aber in diesem Fall das Risiko, dass er die Rechnung der Werkstatt selbst bezahlen muss – obwohl er ausreichend versichert ist (siehe oben). Da dies nicht in seinem Sinn ist, ist im Fall einer vereinbarten Werkstattbindung davon auszugehen, dass der Kunde das Fahr-

zeug von der Werkstatt reparieren lassen möchte, die seine Versicherung im Vertrag festgelegt hat. Ein Reparaturauftrag mit dem Werkstattunternehmer ist dann im Zweifel nicht zustande gekommen. Der Werkstattunternehmer hat in einem solchen Fall keine andere Wahl, als die Abholung des Pkw zu dulden, wenn der Kunde das so wünscht. Allerdings ist es in Absprache mit Kunde und Versicherung möglich, die Reparatur durchzuführen und von der Versicherung den Betrag zu erhalten, den diese für die Reparatur in der Partnerwerkstatt aufgewendet hätte. Es bliebe dann mit dem Kunden die Vergütung des Restbetrages zu klären.

Gibt es auf Seiten des Werkstattunternehmers Unklarheiten hinsichtlich des Bestehens eines Reparaturauftrags, ist der Werkstattunternehmer gehalten, sich beim Kunden rückzuversichern, ob die Reparatur trotz einer etwaig bestehenden Werkstattbindung durchgeführt werden soll.



Wenn ein Fahrzeug vom Hof „gesteuert“ werden soll, ist die Sachlage genau zu prüfen.

NOCH FRAGEN?

Sind Rechtsaspekte unklar? Haben Sie Fragen an die Fachanwälte? Dann schreiben Sie bitte an:

AUTOHAUS Schaden-Business
Otto-Hahn-Straße 28
85521 Ottobrunn

d.mielchen@mielco.de

Schon angefallene Kosten

Nachfrage: Was gilt, wenn schon Kosten angefallen sind?

Frank-Roland Hillmann: Wurde das Fahrzeug beispielsweise im Auftrag der Polizei vom Werkstattunternehmer auf dessen Hof geschleppt und sind bei diesem bereits Kosten angefallen, gilt Folgendes: Wurden die Kosten durch das Abschleppen, ein Standgeld oder eine dringend notwendige Reparatur (etwa die Beseitigung auslaufenden Öls) verursacht, hat der Werkstattunternehmer einen Anspruch auf Ersatz der ihm hierdurch entstandenen Aufwendungen.

Etwas anderes gilt dann, wenn der Werkstattunternehmer eigenmächtig anfängt, den beschädigten Pkw zu reparieren. Besteht kein Auftrag seitens des Eigentümers, ist kein Werkvertrag zustande gekommen. Ein Anspruch auf Erstattung der Reparaturkosten steht dem Werkstattunternehmer in diesem Fall nicht zu.

Haftpflichtschaden

Nachfrage: Was gilt im Fall eines Haftpflichtschadens?

Frank-Roland Hillmann: Häufig bietet bei einem Verkehrsunfall die Versicherung des Unfallgegners eine schnelle und unkomplizierte Abwicklung des Unfallschadens an (sogenanntes „aktives Schadenmanagement“). In diesem Zusammenhang verlangt die gegnerische Versicherung, dass das Fahrzeug von der Werkstatt in ihre Vertragswerkstatt verbracht wird. Hierzu ist die Versicherung jedoch nicht befugt. Zwischen der gegnerischen Versicherung und dem Unfallgeschädigten besteht kein Vertrag mit Werkstattbindung. Der Unfallgeschädigte kann sein Fahrzeug in jeder beliebigen Werkstatt reparieren lassen. Etwas anderes gilt, wenn der Kunde der Abholung zugestimmt hat. In diesem Fall besteht kein Reparaturauftrag.

Gutachten-Prüfung

Frage: Hat die Versicherung das Recht, ein Fahrzeug nachzubesichtigen, um ein eingereichtes Gutachten zu überprüfen?

Frank Elsner: Es gibt verschiedene Gründe, aus denen die Versicherung des Schädigers das Fahrzeug des Geschädigten besichtigen will: Sie zweifelt an der Höhe des Schadens und/oder dem vorgeschlagenen Reparaturweg, sie will aus den Schäden Rückschlüsse auf die Unfallver-

ursachung gewinnen oder sie vermutet einen Unfallbetrug. Was kann die Versicherung denn verlangen und welchen Erfolg kann ihr Verlangen haben?

Die erste Frage ist, ob nicht schon das **Gutachten**, das ein Geschädigter nach ständiger Rechtsprechung selbst in Auftrag geben kann, alle Fragen abschließend und mit Bindungswirkung auch für den Versicherer beantwortet. Immerhin handelt es sich ja um unabhängige Sachverständige, auch wenn sie vom Geschädigten beauftragt werden. Diese Frage hat der BGH, das höchste Gericht für Schadensfragen, schon im Jahr 1989 beantwortet. Danach ist das Schätzungsgutachten eines anerkannten Kfz-Sachverständigen über die Höhe der voraussichtlichen Reparaturkosten zunächst ausreichend, um vor Gericht die Schadenshöhe zu belegen. Es legt aber diese Höhe nicht bindend fest. Wenn der Versicherer konkrete Einwendungen zu Einzelpunkten erhebt, muss das Gericht auf Antrag der Parteien einen durch das Gericht beauftragten Gutachter die Frage klären lassen. Das Zwischenergebnis ist also: Grundsätzlich reicht das vom Geschädigten beauftragte Schätzungsgutachten über die Schadenshöhe aus. Nur wenn der Versicherer konkrete Mängel des Gutachtens rügt, muss das Gericht selbst einen Gutachter beauftragen.

Deshalb stellt sich die zweite Frage, ob denn der Geschädigte verpflichtet ist, sein Unfallfahrzeug dem Versicherer auf dessen Verlangen zur **Besichtigung zur Verfügung zu stellen**. Bei einer solchen Anfrage kann der Geschädigte nicht wirklich damit rechnen, danach höheren Ersatz zu erhalten. Er erkennt natürlich, dass etwas gekürzt werden soll. Seine Neigung, dem Verlangen nachzugeben, ist deshalb gering. Die Rechtslage unterstützt ihn dabei vordergründig. Die Gerichte sehen den Geschädigten nicht in der Verpflichtung, dem Verlangen stattzugeben.

Eine andere Frage ist aber, ob die **zulässige Verweigerung der Nachbesichtigung ein kluger Zug ist**. Denn wenn der Geschädigte außergerichtlich die Nachbesichtigung unter Hinweis auf die Rechtsprechung verweigert, ist die fast zwangsläufige Folge, dass der Versicherer ohne Prozess gar keine Zahlung mehr leistet, weil er nun erst recht Zweifel an der Berechtigung der Forderung bekommt. Er lässt sich also verklagen. In dem Prozess dann – siehe oben – wird über die Ein-

wendungen des Versicherers Beweis erhoben. Dem gerichtlichen Gutachter muss das Fahrzeug vorgestellt werden, denn den Beweis für den Schaden muss der Geschädigte führen. Bei der Beweisaufnahme herrscht sogenannte Parteiöffentlichkeit, das heißt, dass der Versicherer durch seine Sachverständigen bei der Besichtigung teilnehmen kann und er im Ergebnis doch das Fahrzeug besichtigen kann. Der Geschädigte gewinnt durch die Verweigerung eines vorgerichtlichen Besichtigungstermins also nichts. Er verliert aber auf alle Fälle Zeit, weil er sich die Chance nimmt, dass der Versicherer nach der Besichtigung – sei es auch nur einen Teilbetrag – zahlt. Jeder Geschädigte kann selbst entscheiden, wie er sich verhalten will.

Abschließend stellt sich die Frage, ob der Geschädigte auch etwa zur Gegenüberstellung an einen bestimmten Ort fahren soll. Diese Mühe muss er nicht auf sich nehmen, nachdem ihm ohnehin schon die Last der Schadenregulierung entstanden ist. Will die Versicherung auch die Parteien zum Unfallhergang befragen, kann es erforderlich sein, den eigenen Anwalt hinzuzuziehen. ■



Zunächst gilt die Bewertung des Sachverständigen – dennoch ist es meist nicht zielführend, eine Nachbesichtigung durch die Versicherung abzulehnen.