

AUTOHAUS SchadenRecht

SONDER-
HEFT

IN AUTOHAUS
SCHADEN-
BUSINESS II
MIT AUTOHAUS
10_2018

73 Offenbarungspflicht

Kann ein Fahrzeug als unfallfrei beworben werden, verspricht dies einen Preisvorteil.

74 Schadenkongress der Verkehrsanwälte

Gerichte zeigen sich irritiert über Kfz-Versicherungen, die bei Rechnungskürzungen Grundsätze des Schadenrechts nicht einhalten.

76 Autohäuser fragen – Rechtsanwälte antworten

Was ist in den Gemeinkosten der Werkstatt enthalten? Und wann könnte die Versicherung einwenden, dass eine Position nicht gesondert erstattungsfähig sei?

77 Verkehrsrechtsticker

Eine „Schadensaufnahme“ ist kein Gutachten – Haftung bei Schaden nach Werkstattreparatur



» Eine Unparteilichkeit ist bei den von Versicherern beauftragten Prüforganismen nicht gegeben.«

Daniela Mielchen,
Rechtsanwältin und Vorstandsmitglied
der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV



Prüfberichte ohne Relevanz

Vollkommen klar: Der Geschädigte darf sich auf ein von ihm eingeholtes Gutachten im Haftpflichtschadenfall verlassen. Es sei denn, irgendetwas macht ihn bösgläubig. Das könnte „ein vor Reparaturbeginn vorgelegtes Gegengutachten“ sein, das „hieran ernsthafte Zweifel erweckt“ (so OLG Dresden, Urt. V. 10.05.17, Az. 7 U 180/17).

Die Versicherer hielten nach diesem Urteil aus Dresden die Sternstunde der Prüfberichte für gekommen. Man konnte argumentieren, dass ein jeder, der einen kürzenden Prüfbericht noch vor Reparaturauftrag in den Händen hielt, ganz sicher keine Reparatur laut Gutachten auf Kosten der gegnerischen Haftpflichtversicherung mehr beauftragen durfte. Jedenfalls nicht, ohne die Differenzkosten selbst zu zahlen oder bei der Werkstatt unbezahlt zu lassen.

Sachverständigengutachten wären immer bedeutungsloser, Prüfberichte anwachsend bedeutungsvoll geworden.

Aber zu früh gefreut! Ein Gericht nach dem nächsten (u. a. AG Ebersberg v. 16.10.17 AZ. 9 C 593/17, AG Ulm v. 05.03.18 Az. 6 C 1714/17) stellt nun klar, dass vom Versicherer in Auftrag gegebene Prüfberichte, die ohne echte Fahrzeugbesichtigung erstellt werden, nicht geeignet sind, die Richtigkeit des bis dahin vorgelegten Schadengutachtens in Zweifel zu ziehen. Zum einen ist für die Glaubwürdigkeit eines Gegengutachtens eine gewisse Unparteilichkeit erforderlich,

die bei den beauftragten Prüforganismen, welche weitgehend nach internen Vorgaben der Versicherer prüfen und streichen, klarerweise nicht gegeben ist. Zum anderen setzt eine ernsthafte Beurteilung von Reparaturweg und Schadenhöhe sowie der Erforderlichkeit von Reparaturmaßnahmen voraus, dass der „Gutachter“ das Fahrzeug selbst in Augenschein genommen hat.

Richtigerweise bestätigen die Gerichte also nun, dass Prüfberichte der Versicherer in diesem Kontext keinerlei Relevanz haben. Der Geschädigte darf weiterhin auf sein Gutachten vertrauen und einen entsprechenden Reparaturauftrag erteilen.

Bitte verlassen Sie sich nicht darauf, dass die Versicherungsbranche dies nur aufgrund von Urteilen einsieht. Einen Anwalt zur nimmermüden Wiederholung dieser Rechtstatsachen werden Sie trotzdem brauchen. Nicht umsonst attestierte das AG Coburg einem großen Versicherer: „Das Gericht nimmt aus einer Vielzahl hier geführter ähnlicher Rechtsstreitigkeiten irritiert zur Kenntnis, dass allgemeine Schadensersatzgrundsätze bei der beklagten Haftpflichtversicherung entweder unbekannt sind oder zu Lasten eines Unfallgeschädigten negiert werden.“

*Mit
Daniela Mielchen*

IMPRESSUM

AUTOHAUS SCHADENRECHT

erscheint in AUTOHAUS SchadenBusiness mit AUTOHAUS 10/2018

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht Deutscher Anwaltverein (DAV) e. V.

Chefredaktion: Dr. 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:

Dr. Andrea Haunschild

Korrektorat: Simone Meißner

Herstellung: Maren Krapp (Leitung)

Grafik/Layout: Lena Amberger, Sabine Winzer

Druck: L. N. Schaffrath GmbH & Co. KG DruckMedien, 47608 Geldern

OFFENBARUNGSPFLICHT VS. BAGATELLE

Unfallfrei – oder nicht?

Wenn ein Kfz verkauft werden soll, stellt sich unweigerlich die Frage, ob dieses als „unfallfrei“ beworben werden kann, was einen Preisvorteil verspricht.

Dabei spielen die Art und Schwere eines möglichen Vorschadens eine entscheidende Rolle, denn offenbarungspflichtig ist ein Schaden, wenn er nicht mehr als „Bagatellschaden“ einzustufen ist. Solche Schäden bilden die Grenze. Beispiele für „Bagatellschäden“ sind Schäden an schraubbaren Anbauteilen, wie Türen, die ohne weitere Eingriffe in die Karosserie ausgetauscht werden können (BGH, Urteil vom 19.06.2013 – VIII ZR 183/12), oder oberflächliche Lackschäden, die ohne Ausbeul- und Spachtelarbeiten zu beseitigen sind (OLG Hamm, Urteil vom 17.11.2011 – I-28 U 109/11). Verallgemeinernd: Bei Bruttoreparaturkosten über 1.000 Euro (OLG Düsseldorf, Urteil vom 25.02.2007 – I-1 U 169/07) und wenn nicht nur die Lackierung, sondern auch das „Blech“ betroffen ist oder eine Wertminderung ausgelöst wird (BGH, Urteil vom 12.03.2008 – VIII ZR 253/05), sind Schäden nicht mehr als „Bagatelle“ zu behandeln und damit offenbarungspflichtig.

„Nur“ Oberfläche oder auch Struktur?

Allerdings bietet sich an, vielleicht nicht vom „Blech“, sondern von der Karosserie zu sprechen. Denn diese Begrifflichkeit wird nicht einheitlich verwendet. Während das OLG Düsseldorf (Urteil vom 30.10.2014 – I-3 U 10/13) den nicht offenbarungspflichtigen Schaden als „Blechscha- den“ bezeichnet, führt ein ebensolcher beim BGH (Urteil vom 12.03.2008 – VIII ZR 253/05) zur Offenbarungspflicht. Aber eben nur, weil die Begriffe unterschiedlich verwendet werden. Das OLG Düsseldorf stellt zwar selbst fest, dass der Begriff „Blechscha- den“ nicht eindeutig ist, wenn man allein das angegebene Material in den Blick nimmt. Das ändert für das Gericht jedoch nichts daran, dass mit „Blechscha- den“ umgangssprachlich und damit nach dem maßgeblichen Empfängerhorizont Schäden bezeichnet werden, die – bezogen auf das Gesamtfahrzeug – sozusagen an der Oberfläche

bleiben und eine Betroffenheit grundlegender Fahrzeugstrukturen weder beim Schadenseintritt noch im Zuge der Behebung bewirken. Der BGH hingegen entfernt sich vom umgangssprachlichen Gebrauch des Wortes „Blechscha- den“, wenn er feststellt, dass „Bagatellschäden“ bei Personenkraftwagen nur ganz geringfügige, äußere (Lack-) Schäden, nicht dagegen andere (Blech-) Schäden sind, auch wenn sie keine weitergehenden Folgen hatten und der Reparaturaufwand nur gering war. Er unterscheidet also streng nach der „Tiefe“ des Eingriffs. Ist nur die Oberfläche, also die Lackierung betroffen, kommt der BGH zur Unfallfreiheit. Ist aber auch die eigentliche Fahrzeugstruktur betroffen, kommt er zu einem offenbarungspflichtigen Unfallschaden.

„Unfallfahrzeug“ als Mangel an sich

Dabei kann eine merkantile Wertminderung eine „Auslegungshilfe“ sein. Denn jeder Schaden, der eine solche auslöst, muss auch offenbart werden (BGH, Urteil vom 12.03.2008 – VIII ZR 253/05). Bei einem Unfallfahrzeug kann auch dann, wenn der Unfallschaden vollständig und fachgerecht beseitigt wurde, wegen eines merkantilen Minderwertes noch ein Mangel bestehen bleiben, weil der Charakter eines Fahrzeugs als Unfallfahrzeug sich nicht durch Nachbesserung korrigieren lässt. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass trotz vollständiger und ordnungsgemäßer Instandsetzung eines erheblich beschädigten Kfz bei einem großen Teil des Publikums, vor allem wegen eines nicht auszuschließenden Verdachts verborgen gebliebener Schäden und des Risikos höherer Schadensanfälligkeit infolge nicht fachgerechter Reparatur, eine den Preis beeinflussende Abneigung gegen den Erwerb eines derart beschädigten Kraftfahrzeugs besteht. Weil sich die Zusicherung einer „Unfallfreiheit“ in aller Regel auf unfallbedingte Schäden bezieht, die zu keiner Wertminderung führen, ist einer solchen, die ja gerade den möglichen Preisnachteil

der Offenbarung eines Unfallschadens entgegenwirken soll, ein besonderes Gewicht beizumessen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.12.2010 – I-18 U 103/10).

Aber weil Juristen nicht ohne Ausnahmen leben können, kann im Einzelfall auch ein fachgerecht und vollständig reparierter Unfallschaden ohne jegliche Wertminderung zu einem Mangel des Fahrzeugs führen (OLG Saarbrücken, Urteil vom 21.10.2015 – 2 U 63/14). Der Umkehrschluss, dass eine fehlende Wertminderung stets zur Unfallfreiheit führt, wird eben nicht von allen Obergerichten gezogen. In einem solchen Fall sollte auf die „Eingriffstiefe“ des Vorschadens zurückgegriffen werden.

Abschließend ist zu berücksichtigen, dass sich nach der Rechtsprechung des OLG Düsseldorf (Urteil vom 07.02.2017 – I-1 U 34/16) grundsätzlich auch bei älteren Fahrzeugen mit hoher Laufleistung ein Unfall nachteilig auf die Preisbildung bei einem Verkauf auswirken kann. Denn auch beim Verkauf älterer Fahrzeuge pflegt ein Käufer nach der Unfallfreiheit zu fragen und erwartet einen deutlichen Preisnachlass, wenn die Frage verneint werden muss. Deswegen hat das OLG Düsseldorf schon 1986 für ein über fünf Jahre altes Fahrzeug mit einer Laufleistung von fast 140.000 km einen merkantilen Minderwert als ersatzfähigen Schadensposten anerkannt (Urteil vom 17.11.1986 – I-1 U 229/85). Insgesamt geht die Tendenz der Instanzgerichte dahin, auch bezogen auf mehrere Jahre alte Fahrzeuge mit hoher Laufleistung, einen merkantilen Minderwertbetrag zuzusprechen.

Fahrzeugalter und Laufleistung mögen also die Käufererwartungen beeinflussen, sollten aber keine Kriterien dafür sein, die Anforderungen an die Unfallfreiheit zu reduzieren.

RA Volker Weingran ■

RA VOLKER WEINGRAN

Volker Weingran ist Fachanwalt für Verkehrsrecht sowie ADAC-Vertragsanwalt und bei Kirsch Heck Valter Westanwälte (Aachen, Düren, Heinsberg) für das Autorecht zuständig. Er ist Gründungsmitglied der Westanwälte und Mitglied der Arge Verkehrsrecht.



Foto: Kirsch Heck Valter Westanwälte

SCHADENKONGRESS DER VERKEHRSANWÄLTE

»Erforderlicher Schadenersatz muss auch bezahlt werden«

Unter dem Titel „Autoschaden geRECHT – Werkstattfreundliches Schadenmanagement“ lud die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein nunmehr zum dritten Mal Dienstleister rund um den Verkehrsunfall ein.

Der Kongress, der in Neu-Isenburg stattfand, richtete sich an Werkstätten, Sachverständige, Mietwagen- sowie Abschleppunternehmen und natürlich auch an Verkehrsanwälte. Alle leiden unter dem Schadenmanagement der Versicherer, deren Bestreben es ist, je Schadenfall möglichst wenig zu regulieren. Ganz besonders deutlich wird dies, wenn z. B. ein Urteil des Amtsgericht Coburg betrachtet wird, welches im Rahmen einer Entscheidung, in der der örtlich ansässige Haftpflichtversicherer beklagt war, wie folgt ausführt: „Das Gericht nimmt aus einer Vielzahl hier geführter, ähnlich gelagerter Rechtsstreitigkeiten irritiert zur Kenntnis, dass allgemeine Schadenersatzgrundsätze bei der beklagten Haftpflichtversicherung entweder unbekannt sind oder zulasten eines Unfallgeschädigten negiert werden, indem lediglich eine nicht nachvollziehbare Pauschale von 80 Euro auf Verbringungskosten gezahlt wird.“

Kostenkürzungen treffen auch Dienstleister

Dieses Regulierungsverhalten ist Anwälten, die Geschädigte vertreten, bestens bekannt. Zugleich fehlt das Geld, welches Versicherer aufgrund ungerechtfertigter Kürzungen nicht auskehren, in den Kassen der Dienstleister. Wir haben also dafür zu sorgen, dass Versicherer das bezahlen, was dem erforderlichen Schadenersatzaufwand entspricht.

Um dem Schadenmanagement der Versicherer etwas entgegenhalten zu können, ist es erforderlich, dass Schäden im Verbund von Anwälten, Werkstätten und weiteren Dienstleistern im Interesse des Geschädigten schnell, effektiv und gerecht durchgesetzt werden. Hierfür wünschenswert ist, dass Juristen, Werkstätten und

Mietwagenunternehmen wie auch Sachverständige etc. auf eine Weise miteinander kommunizieren, dass sie sich untereinander verstehen und die jeweiligen Blickwinkel des anderen kennenlernen. Die Kommunikationstrainerin Johanna Bussmann zeigte in Neu-Isenburg auf, wie dies funktionieren kann.

Zudem ist es erforderlich, dass auch die technischen Voraussetzungen getroffen werden, um eine schnelle und effektive Schadenregulierung gegenüber dem Haftpflichtversicherer durchsetzen zu können. Die Firma eConsult, die über jahrelange Erfahrung im Bereich der digitalen Medien verfügt, stellt dabei den Dienstleistern die technischen Voraussetzungen zur Verfügung. Sie wurden vom eConsult-Vorstandsvorsitzenden Dominik Bach entsprechend erläutert.

Vertragsverhältnisse richtig verstehen!

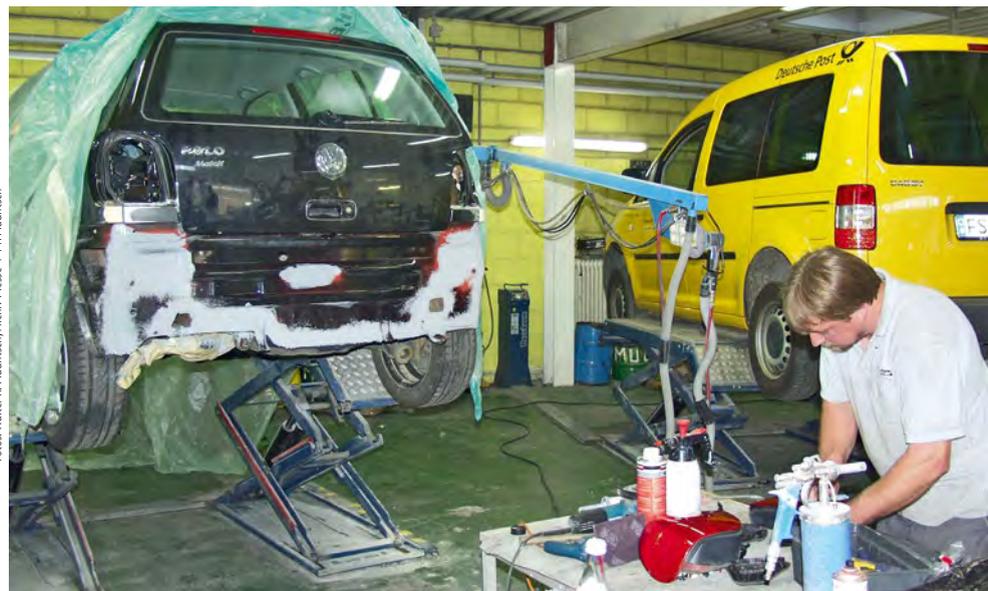
Im Mittelpunkt des Schadenkongresses stand jedoch die Rechtskenntnis. Nur wenn Anwälte wie auch Werkstätten etc. wissen, welche rechtlichen Vorgaben zur Durchsetzung bestimmter Schadenersatz-

KURZFASSUNG

Einmal mehr beschäftigten sich die Verkehrsanwälte des Deutschen Anwaltvereins vor kurzem mit dem Thema Rechnungskürzungen von Kfz-Versicherern. Unter anderem wurde darauf verwiesen, dass auch zahlreiche Gerichte sich über Assekuranzen „irritiert“ zeigen ob deren immer wiederkehrender Nichteinhaltung von Grundsätzen des deutschen Schadenrechts.

ansprüche bestehen, und wenn sie verstehen, dass nicht der Versicherer der Kunde ist, sondern der Geschädigte, ist es erfolgreich möglich, Schäden durchzusetzen. RA Joachim Otting stellte für typische Schadenpositionen die jeweils zugehörige Rechtsprechung vor.

Zunächst einmal – und dies wird gern übersehen – zeigte Otting auf, dass vorliegend der Versicherer nicht der Adressat der Rechnung ist und keinerlei vertragliche Beziehung zwischen der Werkstatt und dem Versicherer besteht. Vielmehr sei es Versi-



Fotos: Walter K. Pfäuntsch, Archiv Presse + PR Pfäuntsch

Zeigte auf dem Schadenkongress die unterschiedlichen Vertragsverhältnisse auf: RA Joachim Otting.



cherungsaufgabe im Rahmen des Schadenersatzes, für den Geschädigten die Forderung auszugleichen, der der Geschädigte gegenüber dem Dienstleister ausgesetzt ist. Die Verdeutlichung dieser Dreiecksbeziehung ist erforderlich, um auch die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchsetzung der Ansprüche zu kennen. Es besteht also nur eine vertragliche Beziehung zwischen dem Kunden (Geschädigten) und der Werkstatt. Der Schaden des Geschädigten entspricht dabei dem Anspruch des Dienstleisters gegenüber dem Geschädigten. Die Zahlung des Versicherers ist folglich eine Zahlung auf die Forderung der Werkstatt gegenüber dem Kunden. Somit entspricht der Schaden der Höhe nach dem, was der Geschädigte aus seiner Laiensicht als erforderlichen Schadenaufwand verstehen kann. Kürzt der Versicherer eine Rechnung, so mischt er sich unberechtigt in das Rechtsverhältnis zwischen dem Kunden und der Werkstatt ein. Es ist für den Umfang des Schadenersatzes nicht entscheidend, was der Versicherer als erforderlichen Schadenaufwand ansieht, sondern was der



Eine Kernaussage beim Anwälte-Schadenkongress lautete: „Anstatt eigenem Kostenvorschlag mit Übernahme des Prognoserisikos gegenüber dem Versicherer unbedingt einen Kfz-SV beauftragen und nach dessen Vorgaben die Reparatur durchführen.“



Christian Janeczek, Autor dieses Beitrages, ist Mitgesellschafter der Kanzlei Roth|Partner mit Sitz in Dresden und Fachanwalt für Verkehrsrecht sowie Strafrecht. In der Arge Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins gehört er dem geschäftsführenden Ausschuss mit an und wirkt seit 2015 auch als ADAC-Vertragsanwalt.

Geschädigte als erforderlichen Schadenaufwand ansehen darf.

OLG Frankfurt: „Schadenabwicklung ohne Anwalt fahrlässig“

Dass mittlerweile für die Durchsetzung von Haftpflichtschäden regelmäßig ein Anwalt erforderlich ist, hat bereits das OLG Frankfurt mit Urteil vom 01.12.2014 zu Az. 22 U 171/13 mit folgendem Zitat treffend festgestellt: „Auch bei einfachen Verkehrsunfallsachen ist die Einschaltung eines Rechtsanwalts von vornherein als erforderlich anzusehen. Gerade die immer unüberschaubarere Entwicklung der Schadenpositionen und der Rechtsprechung zu den Mietwagenkosten, Stundenverrechnungssätzen u. a. lässt es geradezu als fahrlässig erscheinen, einen Schaden ohne Einschaltung eines Rechtsanwalts abzuwickeln.“ Um bereits von vornherein Diskussionen

darüber zu vermeiden, ob bestimmte Positionen bei der Durchsetzung der Reparaturkosten erforderlich sind oder nicht, empfiehlt Otting eindringlich, dass eine Werkstatt es vermeidet, einen Kostenvorschlag zu erstellen. Denn wenn die Werkstatt einen Kostenvorschlag erstellt, nach diesem repariert und hier Fehler in der Kalkulation liegen, muss sich die Werkstatt – zumindest im Rahmen eines Regressprozesses – die Fehlerhaftigkeit zurechnen lassen. Gänzlich anders ist dies, wenn die Werkstatt vom Geschädigten beauftragt wird, eine Reparatur gemäß zuvor eingeholtem Sachverständigengutachten durchzuführen. Kalkuliert der Sachverständige falsch, so besitzt die Werkstatt trotzdem einen durchsetzbaren Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten, da sie die Fehlerhaftigkeit eines Sachverständigengutachtens nicht zu vertreten hat.

Kaum Regresse gegen SV

Die Tatsache, dass es kaum Regressprozesse der Versicherungswirtschaft gegenüber Sachverständigen gibt, lässt deutlich werden, dass in den allermeisten Fällen zumindest intern der Versicherer davon ausgeht, erfolgreich einen Fehler des Sachverständigen nicht nachweisen zu können. Selbst bei Kleinschäden empfiehlt Joachim Otting den Geschädigten, ein SV-Gutachten einzuholen. Es muss nicht immer ein komplettes Gutachten sein. Eine Schadenbedarfsprognose oder ein qualifizierter Kostenvorschlag durch einen Sachverständigen kann reichen, wenn der Schaden im Bereich der Bagatellschadengrenze liegt. In diesem Zusammenhang verwies er beispielhaft auf die Entscheidung des Amtsgerichts Böblingen vom 28.01.2014 zu Az. 2 C 2391/13: „Wenn der Geschädigte bei einem Haftpflichtschaden in Höhe von weniger als 700 Euro eine Kostenkalkulation, also kein aufwändiges Schadengutachten, einholt, für die der Schadengutachter 70 Euro berechnet, verstößt er damit nicht gegen die Schadenminderungspflicht. Der gegnerische Versicherer muss diese Kosten erstatten.“

Der Schadenkongress zeigte somit auf, wie zu vermeiden ist, dass der Versicherer es erfolgreich unterlässt, den erforderlichen Schadenaufwand vollumfänglich auszugleichen. Der Verkehrsanwalt ist notwendig, um dafür zu sorgen, dass unberechtigte Kürzungen nicht Kürzungen bleiben. Rechtsanwalt Christian Janeczek, Dresden ■

WERKSTATT-GEMEINKOSTEN

Autohäuser fragen und Rechtsanwälte antworten

In dieser Rubrik stellen Leser Fragen zur Unfallschadenabwicklung an die Verkehrsanwälte des Deutschen Anwaltvereins (DAV).

Frage: Was ist in den so genannten „Gemeinkosten der Werkstatt“ eigentlich enthalten? Und wann könnte die Versicherung einwenden, dass die geltend gemachte Position nicht gesondert erstattungsfähig sei?

RA Jörg Schmenger, Mainz: Vergegenwärtigen wir uns zunächst einmal, was „Gemeinkosten“ per Definition sein sollen. Wenn Versicherungen oder Gerichte über Gemeinkosten sprechen, sind diejenigen Kosten einer Werkstatt gemeint, die unabhängig vom konkret abzurechnenden Reparaturauftrag anfallen und deshalb auch nicht über diesen Auftrag abgerechnet werden können. Vielmehr werden solche Kosten über den allgemeinen Stundensatz zu kalkulieren sein.

Beispiel Energiekosten für das Beheizen der Werkstatt: Die haben mit einem konkreten Auftrag nichts zu tun. Eine Weiterberechnung (3 Stunden Werkstattheizung) scheidet somit aus. Gemeinkosten dürften also alle Kosten betreffen, die eine Werkstatt auch ohne den konkreten Auftrag hätte.

Interessant wird es, wenn es um die Weiterberechnung von Mietkosten für Werkzeuge oder Maschinen geht. Beispiel Richtwinkelsatz: Der freundliche Versicherer meint hierzu gerne mal, „Richtwinkelsätze für gängige Modelle werden in Fachwerkstätten vorgehalten und sind in den Werkstatt-Gemeinkosten enthalten“. Das sehen die Gerichte in der Regel anders. Demnach gehören Richtwinkelsätze nicht zur Grundausstattung einer Kfz-Werkstatt und können deshalb auch gesondert berechnet werden.

Beispiel Fahrzeugreinigung: Am Ende einer Reparatur gehört sie nur dann zu den Gemeinkosten, wenn diese anlasslos als Kundenservice gewährt wird. Wenn es aber infolge von Schweiß- und Schleifarbeiten zu Verschmutzungen des Fahr-

Alle Kosten, welche nicht einem konkreten Reparaturauftrag zuzuordnen sind (z. B. Werkstattbeleuchtung, Heizung), sind Gemeinkosten und in den SVS hineinzukalkulieren. Anders verhält es sich mit einem Richtwinkelsatz und einer erforderlichen Fahrzeugreinigung z. B. nach Instandsetzung und Lackierung.



Foto: Walter K. Pfantsch

zeuges kommt, handelt es sich nicht um Gemeinkosten (AG Stuttgart, Urteil vom 21.11.2017, Az. 43 C 2284/17).

Beispiel Probefahrt: Entgegen der versuchten Regulierungspraxis ist schleierhaft, wie diese Position unter die Gemeinkosten fallen soll. Eine Probefahrt dürfte immer anlassbezogen auf die jeweilige Reparatur bezogen sein. Ferner verursacht sie Personalkosten für die Dauer der Fahrt (AG Stuttgart, Urteil vom 21.11.2017, Az. 43 C 2284/17).

Beispiel Kleinteile: Auch Kleinteile wie Schrauben, Schellen, Muttern, etc. sind keine Gemeinkosten, sondern Verbrauchsma-

terial. Eine Einzelberechnung unterbleibt lediglich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Insoweit ist eine pauschale Berechnung möglich. ■

NOCH FRAGEN?

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

AUTOHAUS SchadenRecht
Otto-Hahn-Str. 28
85521 Ottobrunn-Riemerling
d.mielchen@mielco.de

+++ VERKEHRSRECHTSTICKER +++ VERKEHRSRECHTSTICKER +++ VERKEHRSRECHTSTICKER +++

Eine „Schadensaufnahme“ ist kein Gutachten



Foto: Andrey Popov/AdobeStock

Auch wenn ein Formular die Überschrift Schadensaufnahme hat, ist dies kein Auftrag für ein Gutachten.

Mit der Unterschrift unter ein Formular, das die Überschrift „Schadensaufnahme“ trägt, wird in der Regel kein Auftrag für ein Gutachten erteilt. Das „Kleingedruckte“ gilt dann nicht, entschied das Amtsgericht München am 13. Juli 2017 (AZ: 222 C 1303/17).

Die Ehefrau des späteren Beklagten informierte sich in einem Autohaus über die Kosten einer etwaigen Reparatur des Pkw ihres Mannes. Bei dem Schaden handelte es sich um einen Parkunfall. Im Autohaus füllte die Frau ein Formblatt „Schadensaufnahme“ aus. Am unteren Rand des Formulars war in sehr kleiner Schrift der Hinweis zu lesen: „Die Unterschrift gilt als Auftragserteilung zur Erstellung des Gutachtens ...“ Das Sachverständigenbüro erstellte tagesgleich das Gutachten und übergab der Frau noch vor Ort die Rechnung über 771 Euro.

Der Mann der später verstorbenen Frau war der Ansicht, dass ein Gutachten weder mündlich noch schriftlich in Auftrag gegeben wurde. Dies sei dem Geschäftsführer des SV-Büros auch bekannt gewesen. Seine Ehefrau sei davon ausgegangen, dass lediglich ein kostenloser Kostenvoranschlag erfolgen sollte. Das SV-Büro klagte dagegen auf Zahlung der Gutachtenkosten, hatte aber keinen Erfolg. Nach Auffassung des Amtsgerichts konnte das SV-Büro nicht nachweisen, dass

ein mündlicher Auftrag erteilt worden war. Ein schriftlicher Gutachtensauftrag könne nicht in dem mit „Schadensaufnahme“ überschriebenen Formular gesehen werden. Zum einen sei hier bereits die Überschrift irreführend. Daher könne ein objektiver Empfänger nicht von einem Gutachtensauftrag ausgehen. Der Umstand, dass unten im Kleingedruckten erläutert werde, mit der Unterschrift sei eine Beauftragung zur Erstellung eines Gutachtens nach Honorartabelle erfolgt, führe ebenfalls zu keiner anderen rechtlichen Bewertung. Ohne explizit auf das Kleingedruckte hingewiesen zu sein, dürfe man nicht davon ausgehen, dass der Betroffene den Auftrag auch habe geben wollen. Ein objektiver Empfänger könne in der konkreten Situation nicht davon ausgehen, dass der Unterschreibende alles Kleingedruckte in seinen Erklärungswillen aufgenommen habe. Für Betroffene, die vom „Kleingedruckten“ überrascht werden, kann es sich lohnen, die Gültigkeit überprüfen zu lassen.

Haftung bei Schaden nach Werkstatt-Reparatur?

Kommt es zu einem Schaden nach der Reparatur in einer Werkstatt, kann ein Reparaturfehler vorliegen. Allerdings muss der Autobesitzer dies nachweisen. Kann der Autobesitzer dies nicht, hat er auch keinen Anspruch. So eine Entscheidung des Landgerichts Coburg vom 26. Juli 2017 (AZ: 12 O 389/16).

Der spätere Kläger ließ sein Fahrzeug zunächst wegen eines Marderschadens am Kühlsystem in einer Kfz-Werkstatt reparieren, die abschließend noch eine Probefahrt über 15 Kilometer

und eine anschließende Sichtkontrolle durchführte. Nach einer Woche, in der das Auto mindestens 1.000 Kilometer gefahren wurde, blieb es mit einem kapitalen Motorschaden auf der Autobahn liegen. Der Halter verlangte von der Werkstatt Schadensersatz und meinte, bei der Reparatur sei der Kühlwasserschlauch nicht ordnungsgemäß befestigt worden. Dies habe später zum Motorschaden geführt. Die Werkstatt hielt dem entgegen, dass sich eine fehlerhaft montierte Federschele am Kühlerschlauch – wie sie der Kläger behauptet hatte – spätestens bei der Probefahrt hätte lösen müssen. Das sei aber nicht der Fall gewesen.

Das Landgericht beauftragte einen Sachverständigen mit der Prüfung. Auf Basis der Prüfungsergebnisse wurde die Klage abgewiesen. Der SV stellte den Vorfall an einem vergleichbaren Fahrzeug nach. Dabei zeigte sich überraschend, dass schon nach sehr kurzer Zeit bzw. Fahrstrecke der Druck im Kühlsystem wegen dessen Erwärmung so groß war, dass der Schlauch abgedrückt wurde und Kühlwasser sofort austrat. Der SV konnte deshalb sicher davon ausgehen, dass sich spätestens nach zehn Kilometer Fahrstrecke ein fehlerhaft montierter Kühlerschlauch gelöst und zum Kühleraustritt geführt hätte. Das Zurücklegen einer Strecke von mehr als 1.000 Kilometer mit einem solch fehlerhaft montierten Schlauch konnte der Gutachter völlig ausschließen. Aufgrund der überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen sei die Klage abzuweisen. Der Kläger habe den behaupteten Fehler bei der Reparatur seines Fahrzeugs nicht nachweisen können.



Foto: Walter K. Pfau/Sch

Ein Motorschaden wegen eines vermeintlich nicht festen Kühlerschlauches kommt nicht erst über 1.000 km nach vorheriger Reparatur, stellte ein Kfz-SV per Gutachten fest.