

AUTOHAUS SchadenRecht

ANZEIGEN-
SONDER-
PUBLIKATION

IN AUTOHAUS
SCHADEN-
BUSINESS II
MIT AUTOHAUS
10_2019

73 Autohäuser fragen – Rechtsanwälte antworten

Was fällt unter die sogenannten „Gemeinkosten“?
Wo liegt denn nun die Bagatellschadensgrenze? Bei 750 Euro,
1.000 Euro oder mehr?

74 Das schadenrechtliche Dreieck

Wer nach einem Unfall gegen wen Ansprüche besitzt, hängt
davon ab, ob es sich um einen Haftpflicht- oder einen Kasko-
schaden handelt. Besonderheiten sind zusätzlich zu beachten.

76 Fremdrechnungen

Eine Versicherung hat nicht das Recht, von einem Auto-
haus auch die Rechnung einer Lackierwerkstatt zu ver-
langen, die im Unterauftrag ein Fahrzeug lackiert hat.

77 Verkehrsrechtsticker

Geht durch Selbstentzündung eines Fahrzeugs der
Brand auf ein anderes Auto über, hat die Kfz-Haftpflicht-
versicherung des brandauslösenden Kfz zu leisten.



» Wehren Sie sich mit uns. «

Daniela Mielchen,
Rechtsanwältin und Vorstandsmitglied
der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV



Die „Shifting Baseline“ der Schadenregulierung

In einer Kolumne im Stern las ich kürzlich von der „Shifting Baseline“. Ein Begriff aus der Umweltforschung, der dort weltpolitisch eingeordnet wurde. Beschrieben wurde der Umstand der kollektiven Wahrnehmungsverchiebung von dem, was normal ist. Es ging um immer neu hinzutretende Absurditäten, an die wir uns viel zu schnell gewöhnen und die damit zur neuen Normalität werden. Was vor ein paar Jahren noch undenkbar war – denken wir an Donald Trump –, sei heute völlig selbstverständlich. Die Bereitschaft sich aufzuregen nutzt sich ab. Wir erwarten das Allerschlimmste, und wenn es nur schlimm wird, sind wir regelrecht dankbar. Auf diesem Grundmuster fußen wohl auch die Versicherungsstrategien in der Schadenregulierung. Verbringungskosten kürzt die HUK seit geraumer Zeit landesweit und ohne Rechtsgrund. Das ist doch schon „normal“. Eine andere Versicherung ist dazu übergegangen, Ersatzteilaufschläge grundsätzlich nur gegen Nachweis zu erstatten. Das steht im direkten Widerspruch zu unserem Gesetz und der BGH-Rechtsprechung. Der begründende Gedanke hinter dieser Praxis, sie würden bei einer fiktiven Abrechnung ja schließlich auch nicht anfallen, würde die fiktive Abrechnung gleich als Ganzes abschaffen. Denn es ist ja gerade ihr Wesen, dass die Kosten (noch) nicht angefallen sind. Was kommt als Nächstes?

Auch der BGH scheint sich der „Shifting Baseline“ in der Schadenregulierung nicht entziehen zu kön-

nen und änderte im Februar seine Rechtsprechung zur Restitutionsbefugnis des Geschädigten. War in der Vergangenheit klar, dass der Geschädigte selbst bestimmen kann, ob, wann und wie er eine Schadenbeseitigung betreibt, war ebenso klar, dass es einen unzulässigen Eingriff in seine Restitutionsbefugnis darstellen würde, wenn er Angebote der gegnerischen Versicherung, die auf Sondertarifen beruhen – z. B. geringere Stundenverrechnungssätze von Partnerwerkstätten –, annehmen müsste. Der Grundgedanke des Gesetzes ist, dass dem Geschädigten eine Schadenbeseitigung in Eigenregie möglich bleiben soll und muss. Damit räumte der BGH nun auf und postulierte, dass ein Geschädigter ein von der gegnerischen Haftpflichtversicherung vermitteltes günstigeres Mietwagenangebot auch dann anzunehmen habe, wenn dem Sonderkonditionen der Versicherung zugrunde liegen (BGH, Urt. v. 12.02.19, VI ZR 141/18).

Ein klauselhafter Verweis auf die Firmen Europcar, Enterprise und Sixt wurde als ausreichend angesehen. Die Versicherungen gewinnen mit ihrer lenkenden und mindernden Schadenpolitik zunehmend an Land. Hören wir nicht auf, uns aufzuregen. Wehren Sie sich mit uns.

*Mit
Daniela Mielchen*

IMPRESSUM

AUTOHAUS SCHADENRECHT

Anzeigen-Sonderpublikation in AUTOHAUS SchadenBusiness mit AUTOHAUS 10/2019 im Auftrag der Arbeitsgem. 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:
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

SCHADENPRAXIS

Autohäuser fragen und Verkehrsanwälte antworten

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



Für den Laien nicht immer leicht erkennbar ist die Frage nach dem „Bagatellschaden“.

Die heutigen Themen beschäftigen sich mit den Fragen, was im Detail unter „Gemeinkosten“ zu verstehen ist und ab welcher Höhe aktuell die „Bagatellgrenze“ angesetzt wird.

Frage 1: „Was fällt alles unter die sogenannten „Gemeinkosten?““

RA Martin Diebold, Tübingen: Gemeinkosten sind nach der Definition eines im Internet frei zugänglichen Lexikons Kosten, die einem Kostenträger nicht direkt zugeordnet werden können. Hieraus folgt, dass Kosten, die direkt zugeordnet werden können, nicht unter Gemeinkosten fallen. Kosten für eine Probefahrt oder das Auslesen eines Fehlerspeichers bilden daher eindeutig keine Gemeinkosten.

Folgerichtig hat das Amtsgericht Gießen in seinem Urteil vom 12.10.2018 – 45 C 37/18 – hinsichtlich von unfallbedingten Kosten einer Probefahrt und für das Auslesen des Fehlerspeichers entschieden: „Soweit die Beklagte meint, hierbei handle es sich um Tätigkeiten, für die ein Unternehmen keine gesonderte Vergütung verlangen könne, kann dem nicht gefolgt werden. Es liegt auf der Hand, dass alle Handlungen, die im Zusammenhang mit der Reparatur eines Fahrzeuges von einer Werkstatt unternommen und einer konkreten Reparatur zugerechnet werden können, in die Preisbildung, d. h. die Reparaturkosten einfließen. Sowohl die Durchführung einer Probefahrt als auch das Auslesen eines Fehlerspeichers sind für ein Reparaturunternehmen mit entsprechenden Personalkosten verbunden, die nachvollziehbar an den Auftraggeber weitergegeben werden.“

Im Übrigen hat auch der Geschädigte keinen Einfluss auf die Kostenkalkulation der Werkstatt. Jede Werkstatt wird die Kosten, die generell anfallen, wie Strom,

Heizung etc., nicht je durchgeführter Reparatur in der Rechnung ausweisen. Denn hierbei handelt es sich tatsächlich um Gemeinkosten. Die Werkstatt wird nur die Kosten gesondert ausweisen, die eindeutig der jeweiligen unfallbedingten Reparatur zugeordnet werden können. Würde man z. B. die Probefahrt in die Gemeinkosten einstellen, müssten die Stundensätze entsprechend erhöht werden. Dann zahlen Kunden, bei denen eine Probefahrt nicht erforderlich war, die Probefahrten der anderen Kunden mit. Dies kann nicht richtig sein.

Vielleicht sollten sich die Versicherer ab und zu durch einen Blick in Wikipedia darüber informieren, was Gemeinkosten sind, ehe sie einzelne Reparaturpositionen mit der Begründung, es handle sich hierbei um Gemeinkosten, als nicht erstattungsfähig abtun.

Frage 2: „Wo liegt denn nun die Bagatellschadensgrenze? Bei 750 Euro, 1.000 Euro oder mehr?“

RA Ralph-Leonhard Fugger, Onsbabrück: Die Bagatellschadensgrenze, oberhalb derer die Erstattungsfähigkeit der Kosten eines Sachverständigen gemeinhin zu bejahen ist, liegt unter Rückgriff auf die Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 30.11.2004, VI ZR 365/03; bestätigend: OLG München, Beschl. v. 16.01.2016, 10 U 579/15) bislang bei einer Bruttoschadenssumme von 750 Euro. Aufgrund allgemeiner Preissteigerungen und insbesondere gestiegener Reparatur- und Ersatzteilpreise heben einige Gerichte die Bagatellschadensgrenze aktuell auf 1.000 Euro an (AG Bielefeld, Urt. v. 25.01.2018, 421 C 438/17, m. V. a. LG Arnsberg, Urt. v. 07.12.2016, 3 S 54/16). Geschädigte sehen sich auf Grund der divergierenden Rechtsprechung nunmehr in Grenzfällen

dem Risiko ausgesetzt, die Kosten der Begutachtung nicht als notwendige Reparaturkosten ersetzt zu bekommen. Nach wie vor stellen diese Richtwerte jedoch keine starren Wertgrenzen dar, mit denen der Erstattungsanspruch steht und fällt. Fraglich ist, inwiefern die Schadenshöhe für den Laien in der konkreten Schadenssituation erkennbar war. Ist demnach für den Laien erkennbar, dass es sich um einen oberflächlichen (Lack-)Schaden handelt, der die innenliegenden Bauteile offensichtlich nicht beeinträchtigt und deshalb die Schadenshöhe der Bagatellschadensgrenze nicht erreicht, rechtfertigt sich eine kostenträchtige Schadensanalyse nicht. Anders zu beurteilen sind jedoch solche Fälle, in denen das Schadensbild bspw. Parkensoren oder mehrere Bauteile betrifft. Es kann dem Laien nicht abverlangt werden, auf Grund einer äußeren Sichtprüfung die Funktionsfähigkeit sensibler technischer Bauteile abzuschätzen.

Mangels gegenteiliger gefestigter obergerichtlicher Rechtsprechung ist die Bagatellschadensgrenze von 750 Euro weiterhin als Richtwert heranzuziehen. Daneben sollten Geschädigte vor der Beauftragung eines Gutachters jedenfalls eine Sichtprüfung vornehmen, diese dokumentieren und ggfs. Rücksprache mit ihrem Rechtsbeistand halten, um Kostenrisiken zu minimieren. ■

NOCH FRAGEN

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

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

Foto: Bernd Schweiger



Bei diesem Verkehrsunfall gab es neben den Totalschäden an einem Nissan Micra (l.) und einem Ford (r.) auch noch erheblichen Sachschaden an einem ebenfalls in Mitleidenschaft gezogenen Müllfahrzeug (ganz links) und einem Grundstückszaun. Die grundsätzlichen Regulierungsmodelle bezüglich Haftpflicht- und auch Kaskoschaden (aufgrund mitversichertem Baustein beim Unfallverursacher) kamen zur Anwendung. Detailfragen zur jeweiligen Höhe der Schuld, Quotelung etc. mussten allerdings Verkehrsrechtsanwälte im Zusammenwirken mit Kfz-Sachverständigen vor Gericht klären.

Foto: Walter K. Pfantsch

AUFTRAGS- UND REGULIERUNGSPRAXIS

Das schadensrechtliche Dreieck

Wer nach einem Unfall gegen wen Ansprüche besitzt, hängt konkret immer davon ab, ob es sich um einen Haftpflicht- oder einen Kaskoschaden handelt. Besonderheiten gilt es aber auch dann noch zu beachten.

Kommt ein Kunde in die Werkstatt und beauftragt eine Reparatur, von der er davon ausgeht, dass er diese selbst bezahlen muss, ist die Situation sehr einfach. Der Kunde ist der Auftraggeber. Die Werkstatt ist der Unternehmer, der die Reparatur durchführt und sie dem Kunden in Rechnung stellt, die dieser zu bezahlen hat.

Unklarheit besteht in einer Reparaturwerkstatt häufig dann, wenn für die Reparaturkosten vermeintlich ein Dritter, wie z. B. ein Kaskoversicherer oder ein Haftpflichtversicherer, aufzukommen hat. Nicht selten wird bei Schadensdienstleistungen angenommen, dass Schuldner der Forderung der Versicherer ist. Dies ist jedoch grundsätzlich falsch.

Zunächst einmal bleibt es dabei, dass der Kunde der Besteller der Reparatur ist und damit ein Werklohnanspruch der Werkstatt gegenüber dem Kunden besteht. Die Tatsache, dass der Versicherer

KURZFASSUNG

Bei der Schadensregulierung „treffen“ immer mehrere Beteiligte aufeinander. Welche Dreiecksbeziehung dabei schadensrechtlich aufgebaut wird, klärt der nachfolgende Beitrag von Verkehrsanwalt Christian Janeczek.

an die Werkstatt den Werklohn zahlt, beruht nicht etwa darauf, dass die Versicherung nun Schuldner gegenüber der Werkstatt geworden ist. Vielmehr erfüllt der Versicherer in dieser Situation allein seine Verpflichtung gegenüber dem Kunden und zahlt lediglich aufgrund einer Abtretung oder Anweisung direkt an die Werkstatt.

Die Beachtung dieses schadensrechtlichen Dreiecks ist sehr wichtig, damit die Werkstatt weiß, bei wem sie welche Forderung durchsetzen kann.

1. Der Haftpflichtschadenfall

Zunächst einmal bleibt es bei dem Grundsatz, dass die Werkstatt einen Anspruch auf Ersatz der Unfallinstandsetzungskosten allein gegenüber dem Kunden hat. An den Versicherer kann die Reparaturwerkstatt nur dann herantreten, wenn sie sich die Schadensersatzansprüche des Kunden gegenüber dem Versicherer hat abtreten lassen. Um also für den Fall gerüstet zu sein, dass der Kunde z. B. mangels wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit nicht in der Lage ist, für die Reparaturkosten einzustehen, und um zumindest die Möglichkeit zu haben, den Haftpflichtversicherer in Anspruch zu nehmen, sollte darauf geachtet werden, dass die Ansprüche in wirksamer Form abgetreten werden.

Wie ist die Situation, wenn – wie häufig – der Haftpflichtversicherer Rechnungen (willkürlich) kürzt? Auch hier ist das schadensrechtliche Dreieck besonders zu beachten. Wenn das Fahrzeug des Kunden nach



Foto: SV- und Ingenieurbüros Lermann

Die Einschaltung eines Kfz-Sachverständigen empfiehlt sich grundsätzlich bei jedem KH-Schaden, der über der sogenannten Bagatellgrenze liegt (siehe hierzu auch weiteren Beitrag im heutigen Sonderteil AH-SchadenRecht).

einem Verkehrsunfall instand gesetzt werden muss, kann der Kunde die aus seiner Sicht erforderliche Reparatur gegenüber der Werkstatt beauftragen und hiernach im Rahmen des Schadensersatzes die aus seiner Sicht erforderlichen Reparaturkosten ersetzt verlangen. Entscheidend ist also nicht, was der Versicherer für erforderlich halten darf, sondern das, wovon der Kunde ausgehen kann. Dieser Schadensersatzbetrag sollte sich im Regelfall aus einem vom Kunden beauftragten Sachverständigengutachten ergeben. Die dort bezifferten Reparaturkosten sind für ihn im Rahmen einer sogenannten subjektbezogenen Betrachtungsweise der Betrag, den er zur Durchführung der Reparatur als erforderlich erachten darf. Beauftragt sodann der Kunde die Werkstatt, die Reparatur entsprechend des Gutachtens durchzuführen, hat er einen Anspruch auf Ersatz sämtlicher Reparaturkosten, die bei dieser Reparatur entstehen, selbst wenn möglicherweise nicht alle Positionen objektiv erforderlich waren. Sowohl der Kunde als auch die Werkstatt dürfen sich auf die Richtigkeit eines entsprechenden Sachverständigengutachtens verlassen.

Da nach einer Abtretung die Reparaturwerkstatt nicht etwa vertragliche Ansprüche gegenüber dem Haftpflichtversicherer geltend macht, sondern die Schadensersatzansprüche des Geschädigten gegenüber der Haftpflichtversicherung, hat der Haftpflichtversicherer genau die Ansprüche vollumfänglich zum Ausgleich zu bringen, die der Versicherer

auch gegenüber dem Kunden auszugleichen hätte, wenn dieser selbst die Ansprüche geltend machen würde.

Eine Werkstatt sollte daher grundsätzlich darauf verzichten, selbst Kostenvorschläge für eine unfallbedingte Reparatur zu erstellen, um auf dieser Basis Unfallinstandsetzungen durchzuführen. Sonst hat der Haftpflichtversicherer, zumindest solange der Kunde die Rechnung nicht selbst zum Ausgleich gebracht hat, die Möglichkeit, gegenüber der Werkstatt, die aus abgetretenem Recht gegenüber dem Versicherer vorgeht, einzuwenden, dass die Schadensprognose der Reparaturwerkstatt nicht vollumfänglich richtig sei.

Um hier also Kürzungen von Versicherungen zu vermeiden, sollten Unfallinstandsetzungen grundsätzlich nur nach einem eingeholten Sachverständigengutachten und einer Reparaturbeauftragung gemäß Gutachten durchgeführt werden.

2. Der Kaskofall

Etwas anders ist die Situation, wenn der Versicherer, der letztendlich die Reparaturkosten zum Ausgleich bringen soll, kein Haftpflichtversicherer ist, sondern ein Fahrzeugeigenversicherer. Auch dann gibt es im Grundsatz zunächst einmal eine Dreiecksbeziehung. Es bleibt dabei, dass der Kunde der Auftraggeber gegenüber der Werkstatt ist. Der Kaskoversicherer ist dann der Dritte in der Dreiecksbeziehung, der jedoch für den Kunden keinen Scha-

densersatzanspruch erfüllt, sondern einen vertraglichen Anspruch aus dem Kaskoversicherungsvertrag.

Hier besteht jedoch die Problematik, dass in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Versicherungsverträge grundsätzlich ein Abtretungsverbot enthalten ist. Selbst wenn nun der Kunde seine vertraglichen Ansprüche an die Reparaturwerkstatt abtritt, wäre eine solche Abtretung nur wirksam, wenn der Fahrzeugversicherer sie genehmigt. Dies wird dann in stillschweigender Form angenommen, wenn die Werkstatt die Reparaturrechnung zusammen mit der Abtretung dem Versicherer überlässt und dieser daraufhin Zahlung an die Werkstatt leistet, ohne ausdrücklich der Wirksamkeit der Abtretung zu widersprechen. Bei Kürzungen hätte dann die Reparaturwerkstatt die Möglichkeit, die restlichen Reparaturkosten auch selbst und direkt gegenüber dem Versicherer geltend zu machen.

Sofern die Versicherung der Abtretung widerspricht, kann die Werkstatt nicht selbst gegen den Kaskoversicherer vorgehen. In diesem Fall muss sie den Kunden direkt in Anspruch nehmen. Der Kunde wiederum kann seinen Versicherer verklagen und dabei seine ihm zustehenden Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag geltend machen.

Im Ergebnis zu beachten ist, dass immer der Kunde der Auftraggeber der Reparatur ist und damit der Schuldner des Werklohns. Zahlt der Dritte also direkt an die Reparaturwerkstatt, stellt dies keine Zahlung aus vertraglicher Beziehung der Versicherung gegenüber der Werkstatt dar, sondern stellt allein die Erfüllung eines kaskoschadenvertraglichen Anspruches des Versicherers gegenüber dem Kunden oder im Haftpflichtschadenfall eines Schadensersatzrechtlichen Anspruches des Kunden gegenüber dem Versicherer dar.

Rechtsanwalt Christian Janeczek, Dresden ■

RA CHRISTIAN JANECZEK

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.



Foto: Walter K. Pläumsch



Gibt ein Marken-Autohaus ein Fahrzeug zur Lackierung an eine freie Fachwerkstatt weiter, ist sie nicht verpflichtet, deren Rechnung an den Haftpflichtversicherer mit einzureichen.

FREMDRECHNUNGEN

Fordern kann der Haftpflichtversicherer viel ...

Eine Versicherung hat grundsätzlich nicht das Recht, von einem Autohaus auch die Rechnung einer Lackierwerkstatt zu verlangen, die im Unterauftrag ein Fahrzeug lackiert hat.

Allein aufgrund der strengen Umweltschutzvorschriften lohnt es sich häufig nicht mehr, neben dem Karosseriebetrieb auch einen Lackierbetrieb zu betreiben. Weit einfacher und kostengünstiger ist es zumeist, die Lackierarbeiten auszugliedern. Dem Kunden, der sein Fahrzeug in die Reparatur gibt, ist es in der Regel gleichgültig, ob die Fachwerkstatt selbst lackiert oder diese Arbeiten an einen Subunternehmer weitergibt. Rechtlich nachteilhaft ist dies für den Kunden nicht, da im Gewährleistungsfall die Fachwerkstatt für Fehler der Lackierarbeiten zu haften hat, unabhängig davon, ob diese selbst durchgeführt oder fremd vergeben wurden.

Fachwerkstatt unter Generalverdacht
Manch einem Haftpflichtversicherer ist die Fremdvergabe von Lackierarbeiten ein Dorn im Auge; wittert der Versicherer

doch hohe Aufschläge bei der Übernahme der Fremdarbeiten in die Rechnung der Werkstatt. Um dies aufzuklären, werden immer häufiger von Haftpflichtversicherern die Fremdrechnungen angefordert. Erst einmal mag dies überzeugen. Schließlich soll der Geschädigte finanziell so gestellt werden, als wenn es den Verkehrsunfall nicht gegeben hätte, und unzulässig bereichern soll sich doch im Rahmen einer Unfallschadensregulierung keiner.

KURZFASSUNG

Die gegnerische Versicherung versucht immer öfter, eine Pflicht zur Vorlage von Fremdrechnungen auch im Haftpflichtschaden herzustellen. Eine solche Pflicht gibt es grundsätzlich nicht. Stattdessen handelt es sich hier aber um einen neuen Versuch, berechnete Ansprüche eines Geschädigten zu beschneiden.

Allerdings wird die Fachwerkstatt, die nicht mehr über einen eigenen Lackierbetrieb verfügt, durch den Haftpflichtversicherer unter Generalverdacht gestellt. Frei nach dem Motto: Wieder einmal eine Fachwerkstatt, die sich zu Lasten der Versichertengemeinschaft bereichern will. Ganz abgesehen davon, dass dies natürlich mehr als nur einen faden Beigeschmack hinterlässt, gibt es rechtlich auch keine Pflicht, gegenüber dem Haftpflichtversicherer die Fremdrechnung offen zu legen (bspw. AG Weiden vom 22. Februar 2011, Az.: 1 C 1310/10).

Im Haftpflichtschadensfall gibt es keine rechtliche Beziehung zwischen der Fachwerkstatt und dem Haftpflichtversicherer. Allein zwischen Fachwerkstatt und Kunden besteht ein Werkvertrag, im Zuge dessen der Schaden sach- und fachgerecht zu beheben ist. Gegenüber dem Kunden ist abzurechnen. Nur der Kunde hat einen Anspruch auf eine Rechnung. Es ist daher selbstverständlich nicht die Rechnung des Haftpflichtversicherers, auch wenn man sich versichererseite gern anders verhält. Auch den häufig anzutreffenden Fall der Abtretung der Schadensersatzansprüche

Fotos: Wallerik, Pfauentsch

des Kunden an die Werkstatt ändert hieran nichts. Hierdurch ändert sich nur der Weg des Geldes.

Werkvertragsrechtlich muss im Übrigen noch nicht einmal – also auch nicht gegenüber dem Kunden – in der Rechnung kenntlich gemacht werden, dass Teile der Arbeiten durch einen Subunternehmer ausgeführt wurden. Es muss lediglich eine Nachprüfung der Rechnung im Hinblick auf die durchgeführten Arbeiten möglich sein, also die jeweiligen Arbeitsschritte nebst Materialkosten aufgeführt sein. Diese können aus der Fremdrechnung übernommen werden oder aus einem Gutachten, so denn tatsächlich diese Arbeiten durchgeführt wurden.

Aufschläge sind nach wie vor zulässig

Im Übrigen: Aufschläge auf die Leistungen eines Subunternehmers sind ohne weiteres zulässig. Schließlich haftet die Fachwerkstatt für die Qualität der Arbei-

ten. Eine Grenze gibt es bei der Höhe der Aufschläge nicht. Nur gegenüber dem Kunden muss der Preis der Reparaturarbeiten insgesamt im Rahmen des Üblichen liegen (AG Duisburg vom 25. Januar 2017, Az.: 8 C 140/15; AG Hamburg-Barmbek vom 28. Juni 2017, Az.: 814 C 12/17).

Auch wenn es der einfachere Weg ist, die Fremdrechnung dem Haftpflichtversicherer zu übersenden, sollte dies – selbst wenn keine Aufschläge getätigt wurden – tunlichst unterlassen werden. Dies führt für die Branche unweigerlich zum folgenden Problem: Wenn bei einer 1:1 Weiterberechnung die Fremdrechnung vorgelegt wird, bestärkt dies den Haftpflichtversicherer nur in der Annahme, dass sich die Fachwerkstatt, die die Fremdrechnung nicht offenlegt, nur bereichern will, also Aufschläge vorgenommen hat.

Um abschließend keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Es soll ordnungsgemäß abgerechnet werden. Keiner

der an der Schadensregulierung beteiligten Personen soll sich rechtswidrig einen finanziellen Vorteil verschaffen. Das Verlangen der Fremdrechnung zeigt aber wieder einmal, dass es dem Haftpflichtversicherer nicht darum geht, „schwarze Schafe“ zu finden, sondern darum, berechnigte Ansprüche des Geschädigten in rechtswidriger Weise zu mindern.

Rechtsanwalt Stefan Herbers ■

RA STEFAN HERBERS

Ist Fachanwalt für Verkehrsrecht sowie Fachanwalt für Arbeitsrecht und Partner in der Kanzlei Hillmann & Partner, Oldenburg. Im Verkehrsrecht ist er überwiegend in der Unfallschadenregulierung, dem Bußgeldrecht sowie dem Strafrecht tätig. www.hillmann-partner.de



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

Fahrzeugbrand und Betriebsgefahr

Brennt ein Auto und beschädigt danebenstehende Fahrzeuge, stellt sich die Frage, ob die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters des ‚Brand-Autos‘ den Schaden übernehmen muss. Dies muss sie dann, wenn es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass den Fahrzeugbrand eine Person gelegt hat. Dann sei von einer Selbstentzündung auszugehen. Da diese aus der Betriebsgefahr des Autos folgt, muss die Haftpflichtversicherung einspringen. Im gegenständlichen Fall, der am 6. Juli 2018 durch das Landgericht Rostock entschieden wurde (AZ: 1 S 198/17), wurde ein Fahrzeug gegen 16:30 Uhr in einer Parktasse abgestellt. Gegen 17:00 Uhr bemerkte eine Passantin Rauch, der unter der Motorhaube im Bereich des Kühlergrills oberhalb der Kennzeichentafel aufstieg. Als die Polizei um 17:06 Uhr eintraf, brannte das Auto „in voller Ausdehnung“. Dabei wurde auch ein daneben parkendes Fahrzeug beschädigt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung meinte, nicht zahlen zu müssen.

Das Landgericht verurteilte schließlich die Kfz-Haftpflichtversicherung des ausgebrannten Fahrzeugs, den Schaden zu überneh-



Wenn durch ein brennendes Fahrzeug aufgrund Selbstentzündung ein Brand auf ein benachbartes Auto (Foto) übergeht, muss die Kfz-Haftpflichtversicherung des brandauslösenden Fahrzeuges dafür mit aufkommen.

men. Der Schaden sei „bei dem Betrieb“ dieses Fahrzeugs entstanden. Dieses Merkmal sei weit auszulegen. Es umfasse alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe. Und es genüge, dass sich eine vom Auto ausgehende Gefahr ausgewirkt und den Schaden mitgeprägt habe. Für eine Zurechnung der Betriebsgefahr reiche es aus, dass das Ereignis in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kfz stehe. So sei es hier gewesen. Dafür, dass

Brandstiftung vorliege, fehlten jegliche Anhaltspunkte.

Es müsse vielmehr von einer Selbstentzündung ausgegangen werden, die im zeitlichen Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs stehe. Hier sei der Brand zeitlich unmittelbar nach dem Abstellen des Fahrzeugs entstanden. Eine Brandstiftung falle daher aus. Zum Schadensersatz gehörten auch die gerichtlichen und vorgerichtlichen Anwaltskosten, die der Kläger von der Versicherung ersetzt bekam.