

AUTOHAUS SchadenRecht

SONDER-
HEFT

IN AUTOHAUS
SCHADEN-
BUSINESS I
MIT AUTOHAUS
5_2015

67 Autohäuser fragen – Rechtsanwälte antworten

Darf der Sachverständige eines zu begutachtenden Haftpflichtschadens auch Mitarbeiter des reparierenden Autohauses sein?

70 Autohäuser fragen – Rechtsanwälte antworten

Können wir auch Standgeld nehmen, wenn das Fahrzeug als Totalschaden auf unseren Hof verbracht wird und der Kunde sowie wir – während der Überlegungszeit – entscheiden, dass wir das Auto ankaufen?

68 Verkehrsmythen: Irren ist menschlich

Wie viele Irrtümer sich in den Köpfen deutscher Verkehrsteilnehmer festgesetzt haben, zeigte im Oktober 2014 eine Umfrage der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV

71 Standpunkte zum 53. Verkehrsgerichtstag

AK II – Automatisiertes Fahren: Rechtliche Hürden

AK VI – Alternative Reparaturmethoden: Geschädigte haben Anspruch auf vollständige Schadenbehebung



» Gibt es gar keine Grenzen mehr? «

Daniela Mielchen,
Rechtsanwältin und Vorstandsmitglied
der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV



Wer solche Freunde hat, braucht keine Feinde

Es ist kein Geheimnis, dass die Versicherungen im Rahmen ihrer niemals versiegenden Ideen zur Verbilligung des Schadens auch nicht davor zurückschrecken, ihren „Partnern“ wehzutun.

So beklagte der Bundesverband der Partnerbetriebe (BVdP), dass 87,5 Prozent der Partnerwerkstätten mit ihrer handwerklichen Leistung keine Gewinne mehr erzielen. Aber selbstverständlich sollen nicht nur die „Partner“ in Mitleidenschaft gezogen werden, sondern bevorzugt alle Autohäuser und Werkstätten. Hier gibt es eine neue Schadenmanagementbemühung der Allianz, die nicht unentdeckt bleiben sollte. Der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht liegt ein Rundschreiben der Schaden-Schnell-Hilfe (SSH) vor, in dem die Geschäftsführer ihre Sachverständigen anweisen, einige Besonderheiten bei Schadenbeteiligung der Allianz zu beachten.

Also: „Wünscht der Kunde (Versicherungsnehmer bzw. Anspruchsteller) eine fiktive Abrechnung, liegt wirtschaftlicher oder echter Totalschaden vor oder steht die Abrechnungsart noch nicht fest, darf an die Werkstatt keine Kopie des Gutachtens oder der Reparaturkalkulation versandt werden.“ Neben dem Bemühen, den Werkstätten das Leben allgemein ein bisschen schwerer zu machen, kann man aber noch ein weiteres Motiv erahnen. So soll wohl sicher vermieden werden, dass eine mögliche Totalschadenabrechnung doch noch durch den Kundenwunsch einer 130-Prozent-Reparatur verhindert wird, wenn die Werkstatt dem Kunden diese Möglichkeit nach Kenntnis des Gutachtens vorstellt. Den möglichen Profit bzw. Verlust verdeutlicht ein Rechenbeispiel:

Beträgt der Wiederbeschaffungswert eines verunfallten Fahrzeuges 10.000 Euro und der Restwert 5.000 Euro, darf die Werkstatt eine vollständige und fachgerechte Reparatur bis zu einer Höhe von 13.000 Euro (abzüglich Wertminderung) durchführen. Erheblich günstiger käme die Versicherung eine Totalschadenabrechnung in Höhe von 5.000 Euro (10.000 Euro Wiederbeschaffungswert abzüglich 5.000 Euro Restwert). Sie kann also 8.000 Euro sparen. Natürlich auf Kosten der Werkstatt, die Reparaturkosten von 13.000 Euro nicht erhält.

Zusätzlich verstörend ist, dass die Sachverständigenorganisation ihre Mitarbeiter anweist, der Werkstatt nicht zu glauben, wenn diese angibt, der Kunde wünsche die Aushängung des Gutachtens an die Werkstatt. In dem Rundschreiben steht dazu: „Eine mündliche Erklärung der Werkstatt, dass der Kunde einverstanden ist, ist nicht ausreichend.“ Diese krude Vorgehensweise wird übrigens nicht nur in jenen Fällen angeordnet, in denen die Allianz Auftraggeber ist. Hier heißt es ausdrücklich: „Diese Regelung gilt grundsätzlich auch für Privataufträge durch die Werkstatt oder den Kunden.“ Also eine Arbeitsanweisung der Allianz an die SSH-Sachverständigen zu Lasten der SSH-Kunden und Auftraggeber. Gibt es gar keine Grenzen mehr?

Mit Daniela Mielchen

PS: Mit Anwalt wär' das nicht passiert!

IMPRESSUM

AUTOHAUS SCHADENRECHT
erscheint in AUTOHAUS SchadenBusiness
mit AUTOHAUS 5/2015
Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Verkehrs-

recht Deutscher Anwaltverein (DAV) e. V.
Chefredaktion: Dr. Daniela Mielchen
Realisierung: Springer Fachmedien München
GmbH, Verlagsvertretung Presse + PR

Pfauntsch, Otto-Hahn-Str. 28, Aufgang 4
85521 Ottobrunn-Riemerling
Tel. 0 89/665 90 70 - 0 / Fax -20
Koordination und Schlussredaktion:

Dr.-Ing. Holger Enge, Dr. Andrea Haunschild
Korrektur: Simone Meißner
Herstellung: Maren Krapp (Leitung)
Grafik/Layout: Gertrude Dorn, Sabine Winzer



Nicht nur auf Blinker verlassen

Wenn ein Verkehrsteilnehmer warten muss, um sich auf die Hauptstraße einzufädeln, dann darf er sich nicht allein auf das Blinklicht eines vorfahrberechtigten Fahrzeuges verlassen. Es muss mindestens ein weiteres deutliches Zeichen dafür geben, dass der Vorfahrtberechtigte tatsächlich vor dem Wartepflichtigen abbiegt. Das entschied das Oberlandesgericht Dresden am 20. August 2014 (AZ: 7 U 1876/13), wie die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) berichtet.

Ein vorfahrberechtigter Autofahrer hatte durch Blinken angezeigt, dass er abbiegen wollte, war dann jedoch weiter geradeaus gefahren. Ein wartepflichtiger Autofahrer hatte auf das Blinken vertraut und war auf die Vorfahrtsstraße eingebogen. Beim Einbiegen stieß er mit dem blinkenden Fahrzeug zusammen.

Das Gericht hatte zu entscheiden, welcher Fahrer welche Verantwortung für den Unfall trägt. Die Richter sahen eine Haftungsquote von 70 : 30 Prozent als angemessen an: Die Hauptverantwortung trage der Fahrer, der die Vorfahrt missachtet habe. Den anderen Fahrer treffe allerdings durch sein missverständliches Verhalten eine Mitverantwortung.

Der Wartepflichtige dürfe nur dann darauf vertrauen, dass das andere Fahrzeug tatsächlich abbiege, wenn über das bloße Betätigen des Blinkers hinaus noch weitere Handlungen dafür sprächen. Das könnte zum Beispiel das eindeutige Drosseln der Geschwindigkeit oder der Beginn des Abbiegemanövers sein. Nach Ansicht der Richter ist neben dem Blinken zumindest ein weiteres deutliches Anzeichen erforderlich. Im vorliegenden Fall habe der vorfahrberechtigter Fahrer nicht nur geblinkt, sondern auch die Geschwindigkeit deutlich reduziert. Daher trage er eine Mitverantwortung, die zu der Haftungsquote 70 : 30 führe.

NEUTRALITÄT DES SACHVERSTÄNDIGEN

Autohäuser fragen und Rechtsanwälte antworten

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

Frage: *Darf der Sachverständige eines zu begutachtenden Haftpflichtschadens auch Mitarbeiter des reparierenden Autohauses sein?*

Martin Ellinger: In Deutschland gibt es kein gesetzlich geregeltes Berufsbild des „Sachverständigen“. Die Rechtsprechung lässt es ausreichen, wenn der Sachverständige über eine Ausbildung verfügt, die zur Leitung einer Kfz-Reparaturwerkstatt befähigt, also in der Regel die Meisterprüfung oder ein vergleichbarer Abschluss, z. B. als Diplom-Ingenieur. Es ist daher denkbar, dass ein Sachverständiger Mitarbeiter des den Unfallschaden reparierenden Autohauses ist. Dies kann jedoch für die Erstattung der Vergütung des Sachverständigen durch den Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer problematisch werden. Die Kosten eines beauftragten Sachverständigengutachters gehören gemäß § 249 BGB grundsätzlich zum erstattungsfähigen Schaden. Würde ein Gutachten aber von einer Person erstattet, die mittelbar eigenes Interesse an der Schadensermittlung und Schadensschätzung hat, weil sie die spätere Repa-

ratur selbst vornimmt, so bestehen Bedenken an der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit des Gutachters, weshalb ein solches Gutachten als Grundlage der Schadensregulierung ungeeignet erscheint. In solchen Fällen wird nicht zu erwarten sein, dass die gegnerische Haftpflichtversicherung das Gutachten ohne weiteres akzeptiert. Bei derartigen Konstellationen haben Gerichte bereits bestätigt, dass die Kosten des Sachverständigen nicht vom Geschädigten oder dessen Haftpflichtversicherer zu tragen sind (AG Nürnberg Urteil vom 31.8.2006 - 31 C 3391/06; LG Mönchengladbach, SVR 3/2006, S. VII (Sachverständiger zugleich Werkstattinhaber); AG St. Wendel, NZV 1998, NZV 1998 Seite 75; AG Köln, Urt. v. 27.10.1994 - 265 C 344/93; AG Neustadt, Urt. v. 29.5.2006 -1 C 0255/06). Etwas anderes gilt nach Auffassung des LG Regensburg (DS 2007, 358) für den Fall, dass zwischen Sachverständigenbüro und Werkstatt eine betriebliche Trennung erfolgt. Angesichts dieser uneinheitlichen Rechtsprechung ist hier Vorsicht geboten.

RA Martin Ellinger, Stuttgart ■

NOCH FRAGEN?

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

AUTOHAUS SchadenBusiness
Otto-Hahn-Straße 28
85521 Ottobrunn-Riemerling
d.mielchen@mielco.de

VERKEHRSMYTHEN

Irren ist menschlich

Wie viele Irrtümer sich in den Köpfen deutscher Verkehrsteilnehmer festgesetzt haben, zeigte im Oktober 2014 eine Umfrage der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV (Deutscher Anwaltverein) e. V.

KURZFASSUNG

Jeder Autofahrer hat irgendwann seinen Führerschein gemacht. Dennoch wissen zahlreiche Verkehrsteilnehmer nicht genau über Recht und Unrecht im Straßenverkehr Bescheid. Die Anwälte der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht decken dazu zehn weit verbreitete Mythen auf und erläutern die entsprechenden Hintergründe.

1: *Muss jeder Fahrer, der mit Alkohol im Blut erwischt wird, seinen Führerschein für ein Jahr abgeben?*

AG Verkehrsrecht: Richtig ist, dass ein alkoholisierter Autofahrer den Führerschein verlieren kann – unter Umständen auch für ein Jahr. Beim Strafmaß kommt es zunächst auf den Alkoholgehalt im Blut an: Wer 1,1 Promille hat, ist absolut fahrunfähig und begeht eine Straftat, wenn er sich trotzdem hinter das Steuer setzt. Das Gericht entscheidet von Fall zu Fall, ob der Betroffene seine Fahrerlaubnis ganz oder begrenzt für bis zu zwölf Monate abgeben muss. Ab 0,5 Promille liegt zumindest ein Bußgeldtatbestand vor, der in der Regel zu einem Fahrverbot von bis zu drei Monaten führt. Aber auch schon ab 0,3 Promille kann man den Führerschein verlieren, wenn eine sogenannte relative Fahruntüchtigkeit vorliegt. Fazit: Ob und für welchen Zeitraum ein alkoholisierter Autofahrer nicht fahren darf, kommt auf den konkreten Einzelfall an. Eine Rolle spielt zum Beispiel, ob der Betroffene erstmals auffällig geworden ist und wie das Gericht den Charakter des Betroffenen einschätzt. Bei der Verhandlung kann ein Verkehrsanwalt sowohl im Hinblick auf die Dauer des Führerscheinverlustes als auch auf die

Höhe der Geldstrafe und drohender Punkte in Flensburg einiges bewirken.

2: *Beim Auffahren auf die Autobahn gilt das Reißverschlussystem, richtig?*

AG Verkehrsrecht: Nein, laut Straßenverkehrsordnung hat auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn Vorfahrt. Der einfahrende Verkehr ist somit wartepflichtig und darf sich nur so einordnen, dass er den durchgehenden Verkehr nicht behindert. Bei etwaigen Unfällen des Auffahrenden haftet dieser grundsätzlich allein für den Schaden.

3: *Ist es Nötigung, auf der Autobahn die Lichthupe zu betätigen?*

AG Verkehrsrecht: Nein, wer mit der Lichthupe einen langsameren Fahrer auf sich aufmerksam macht, um seine Überholabsichten anzukündigen, handelt korrekt. Gemäß Straßenverkehrsordnung ist es ausdrücklich vorgesehen, das Überholen außerhalb geschlossener Ortschaften durch kurze Schall- oder Leuchtzeichen anzuzeigen. Die Lichthupe erfüllt hier eine Warnfunktion. Eine Nötigung begeht jedoch, wer gleichzeitig zu dicht auffährt und/oder permanent durch den Einsatz der Lichthupe erreichen möchte, dass der Vordermann die Bahn freigibt.

4: *Aber es ist mein gutes Recht, Raser auszubremsen, oder?*

AG Verkehrsrecht: Auch das ist ein Irrtum. Raser oder Drängler zu verfolgen ist Aufgabe der Polizei und Staatsanwaltschaft. Einen Raser auszubremsen gilt als Selbstjustiz und wird strafrechtlich geahndet. Abhängig vom Abstand des Rasers, den gefahrenen Geschwindigkeiten und der Stärke des Abbremsens kann



dies eine Nötigung darstellen. Dann drohen neben einer erheblichen Geldstrafe auch ein Fahrverbot und Punkte in Flensburg.

5: *Stimmt es, dass ein vorhandener Radweg benutzt werden muss?*

AG Verkehrsrecht: Das ist nicht korrekt. Wenn ein Radweg da ist, hat der Radfahrer grundsätzlich ein Wahlrecht, ob er diesen oder lieber die äußere rechte Seite der Fahrbahn nutzen möchte. Lediglich dort, wo entsprechende Schilder ausdrücklich darauf hinweisen, ist der Radweg Benutzungspflichtig.

6: *Ein Bußgeld ab 60 Euro bedeutet mindestens einen Punkt in Flensburg, stimmt's?*

AG Verkehrsrecht: Nicht ganz. Bußgeldtatbestände, die mit einer Geldbuße von 60 Euro und mehr geahndet werden, führen nur dann zu einem Punkt in Flensburg, wenn sie in einer besonderen Liste* stehen. Ist der Verstoß nicht darin enthalten, hat auch ein Bußgeld von mehr als 60 Euro keine Punkte zur Folge. Doch auch wenn der Tatbestand in der Liste steht, besteht noch die Möglichkeit, keine Punkte zu kassieren: Der Betroffene und



sein Anwalt können nämlich versuchen, das Gericht dazu zu bewegen, die Geldbuße auf unter 60 Euro abzusenken. Gelingt dies, geht man ebenfalls ohne Punkte aus.

* Anlage 13 zur Fahrerlaubnisverordnung

7: *Ist man auf dem Blitzerfoto erkennbar, droht auf jeden Fall eine Strafe, oder?*

AG Verkehrsrecht: Grundsätzlich kann man sagen, dass es in über 50 Prozent der Fälle einen Weg aus der punktebelasteten Bestrafung gibt. Die mangelnde Erkennbarkeit auf dem Blitzerfoto ist nur ein Verteidigungsansatz von vielen. Nicht selten ist das Messergebnis aufgrund von Messfehlern nicht verwertbar oder der Verstoß hatte seine Ursache in einem sogenannten „Augenblickversagen“. Dies wie auch eine möglicherweise geringe Fahrlässigkeit mindert die Buße und lässt Punkte häufig ganz entfallen. In der überwiegenden Anzahl der Fälle lohnt es sich, die Sache von einem Anwalt überprüfen zu lassen.

8: *Wenn man unschuldig in einen Unfall verwickelt wurde, erhält man automatisch den kompletten Schaden bezahlt, stimmt das?*

AG Verkehrsrecht: Oft weiß der Geschädigte gar nicht genau, welche Schadensersatzansprüche ihm überhaupt zustehen. Die zahlungspflichtige Versicherung wiederum hat kein Interesse daran, ihn darauf aufmerksam zu machen. Das führt dazu, dass nicht anwaltlich vertretene Geschädigte durchschnittlich 20 Prozent zu wenig erhalten. Jeder Geschädigte hat deshalb das Recht, sich zur Schadensabwicklung anwaltliche Hilfe zu holen, die auch vom Schädiger zu zahlen ist. Nur so kann er über seinen Anwalt auf gleicher Augenhöhe mit dem geschulten Sachbearbeiter der Versicherung über die Schadensregulierung angemessen verhandeln.

9: *Ist es korrekt, dass ein Auto einfach abgeschleppt werden darf, obwohl ein Zettel mit Handynummer hinter der Windschutzscheibe liegt?*

AG Verkehrsrecht: Ja, denn das Ordnungsamt hat die Aufgabe, die Behinderung durch den Wagen schnellstmöglich zu beseitigen. Die Gerichte muten es dem Ordnungshüter aber nicht zu, eine hinterlegte Telefonnummer anzurufen. Das Abschleppen kann höchstens rechtswidrig sein, wenn der Fahrer einen konkreten Hinweis darauf gibt, wo er sich gerade aufhält und dass er bereit ist, das Fahrzeug umgehend zu entfernen. Aber Vorsicht: Gerichte gestehen dem Ordnungsamt einen weiten Spielraum zu, ab wann das Auffinden des Fahrers unverhältnismäßig lange dauern würde.

10: *Wenn ein Fußgänger eine Parklücke freihält, ist das Nötigung, richtig?*

AG Verkehrsrecht: Gemäß Straßenverkehrsordnung hat derjenige einen Anspruch auf die Parklücke, der sie zuerst unmittelbar erreicht – vorausgesetzt, er sitzt im Auto. Blockiert ein Fußgänger den Platz, ist das zumindest eine Ordnungswidrigkeit, für die in der Regel ein Bußgeld verhängt wird. Nötigung hingegen kommt nur in Frage, wenn körperliche Gewalt eine Rolle spielt oder Gegenstände eingesetzt werden. Ein vorsichtiges Einfahren in die besetzt gehaltene Lücke wird von den Gerichten zunehmend übrigens auch nicht als Nötigung, sondern als eine Art Notwehr angesehen. Dies gilt natürlich nicht, wenn der Fußgänger dabei angefahren wird!

AG Verkehrsrecht in DAV ■



STANDGELD

Autohäuser fragen und Rechtsanwälte antworten

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

Frage: Können wir auch Standgeld nehmen, wenn das Fahrzeug als Totalschaden auf unseren Hof verbracht wird und der Kunde und wir später – während der Überlegungszeit – entscheiden, dass wir das Fahrzeug ankaufen?

Philipp Lange: „Standgelder“ sind ein Dauerbrenner. Wenn das Kfz nicht mehr verkehrs- und betriebssicher ist, muss der Haftpflichtversicherer bei entsprechender Haftung Standgelder übernehmen, die

für die Aufbewahrung des Kfz auf dem Betriebsgelände der Werkstatt anfallen. Dies gilt auch für die Dauer der Gutachterstellung, da der Status quo nach dem Unfall (Totalschaden ja/nein) unklar ist, und während der sich hieran anschließenden Überlegungsfrist, innerhalb derer sich der Geschädigte entscheiden muss: Verkaufen an den Restwertanbieter, Reparatur auf eigene Kosten oder Transport auf ein anderes Gelände.

Entscheidend ist, dass der Geschädigte nicht „trödelt“. Dann sind alle anfallenden Kosten von der Gegenseite zu tragen. Erst wenn sich der Geschädigte mehr Zeit lässt, als ihm zuzubilligen ist, rutscht er ins Risiko, auf Kosten sitzen zu bleiben. Kauft die Werkstatt den Pkw zum Restwert auf, verfährt der Geschädigte genauso, wie es von ihm aufgrund seiner Schadenminderungspflicht erwartet wird. Dabei ist es egal, wer der Restwertaufkäufer ist – die Werkstatt oder ein Dritter. Standgelder müssen übernommen werden, auch wenn die Werkstatt das Kfz später selbst ankauft. Das LG Mannheim hat im August 2014 erneut bestätigt, dass Standgelder berechtigt sind, wenn der Pkw zum Restwert an die Werkstatt verkauft wird, welche auch die Standgelder berechnet hat. Voraussetzung: unverzügliches Handeln nach der Kenntnis vom Totalschaden und Vereinbarung (!) der Standgelder vor (!) Verbringung des Pkw auf das Werksgelände.

RA Philipp Lange, Leipzig ■



Ein Händler oder eine Werkstatt kann unter bestimmten Voraussetzungen auch Standgeld berechnen, wenn er/sie das Fahrzeug selbst ankauft: Vereinbarung zur Erhebung von Standgebühren bereits vor Verbringung des Fahrzeuges und unverzügliches Handeln nach Kenntnis des Totalschadens.

NOCH FRAGEN?

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

AUTOHAUS SchadenBusiness
Otto-Hahn-Straße 28
85521 Ottobrunn-Riemerling
d.mielchen@mielco.de

53. VERKEHRSGERICHTSTAG – AK II: AUTOMATISIERTES FAHREN

Rechtliche Hürden

Ein Schwerpunkt auf dem Verkehrsgerichtstag waren die aktuellen Entwicklungen beim autonomen Fahren. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV fordert Gesetzgeber zum Handeln auf.

Audi-Chef Rupert Stadler sprach der Autoindustrie auf dem Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung Ende November 2014 sicher aus der Seele, als er auf die baldige Freigabe des autonomen Fahrens auf Pilotstrecken drängte. Nach Ansicht der Arbeitsgemein-

schaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) hinken die Gesetze der neuen Technologie jedoch dramatisch hinterher. Letztlich geht es aber nun um die Verantwortlichkeit, wenn etwas passiert. Allerdings sind die Hersteller auch mit schuld, da sie zum Schutz ihrer Algo-

rithmen auf Daten sitzen, die zum Beispiel über das Versagen von Assistenzsystemen Aufschluss geben könnten. Auch Gerichte erhalten kaum oder keinen Zugang, so dass es schwerfällt, mit dem Fortschritt Schritt zu halten.

„Es reicht nicht, alte Gesetze unter den neuen Gegebenheiten neu zu interpretieren“, so Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen von den DAV-Verkehrsrechtsanwältinnen in Goslar. Es müssten neue Gesetze her. Hierbei bietet der Deutsche Anwaltverein mit seinen Verkehrsrechtsexperten seine Expertise an.

„Wer ist der Unfallverursacher?“

Wenn der Fahrer als Verantwortlicher bei einem von seinem Fahrzeug verursachten Verkehrsunfall ausscheidet, dürften das



Foto: Daimler AG

In Teilbereichen ist das automatisierte Fahren bereits technisch möglich, jedoch sind dafür noch zahlreiche rechtliche Hürden zu meistern.

Produkthaftungsgesetz und die Haftung des Herstellers nach § 823 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) eine durchaus hinreichende Haftungsalternative für das mögliche Entstehen von Sach- und Personenschäden bei Systemfehlern oder Systemversagen darstellen. Derartige Ansprüche können aber nur durchgesetzt werden, wenn der Zugriff auf entsprechende Beweisdaten – anders als bisher – neben den Herstellern auch den ansonsten Betroffenen

rechtlich und tatsächlich möglich ist. Nach Schadenfällen müssen sämtliche Systemhandlungen und relevanten Daten wie auch mögliche Systemeingriffe durch den Fahrer beweissicher dokumentiert den Parteien zur Verfügung stehen. Hier brauchen wir entsprechende Gesetze. Bei der Ausgestaltung sollte ein besonderes Augenmerk auf Transparenz bei der Datenerhebung und -speicherung sowie einen ausgedehnten Datenschutz gelegt werden.

» **Besonderes Augenmerk muss auf die Transparenz bei der Datenerhebung und Datenspeicherung gelegt werden.** «

Auch wird es nicht ganz einfach sein, die Verkehrssünder im Griff zu behalten, wenn sich diese auf einen Rechtsbruch durch den Pkw ohne eigenes Zutun berufen. Hier sind Überlegungen notwendig, wie man in verkehrsrechtlichen Mas- senverfahren wie z. B. bei Geschwindigkeitsverstößen Klarheit darüber erlangen kann, ob das System oder ein selbst verantwortlicher Fahrzeugführer gefahren ist. Sanktionen sind

nach deutschem Recht an fahrlässiges oder vorsätzliches Handeln geknüpft. Ein solches liegt bei systemseitigem Fehlverhalten nicht vor. Es wäre zukünftig mithin notwendig, jedem einzelnen Fahrer bei jeder einzelnen von vielen Millionen Ordnungswidrigkeiten jährlich nachzuweisen, dass er selbst gefahren ist, um einen Bußgeldbescheid gegen ihn auszubringen. Es ist zu überlegen, wie dies gesetzlich gelöst werden kann, ohne weitgehende und da-

tenschutzrechtlich bedenkliche Überwachungen in Form von anlasslosen Massenüberwachungen notwendig zu machen.

Neue Technik braucht neue Gesetze

Autos vernetzen sich zum Zweck der Datenkommunikation untereinander und mit der Umgebung. Niedersachsen möchte nun die bisher in Deutschland abgelehnte Streckengeschwindigkeitsüberwachung auf seinen Straßen testen und das Notrufsystem E-Call macht es ab Frühjahr 2018 erforderlich, dass alle Neuwagen mit GPS-System sowie Send- und Empfangsmöglichkeiten ausgestattet werden. Wir sehen uns zunehmend einer Infrastruktur gegenüber, die neben dem autonomen Fahren auch Überwachung und Datenmissbrauch möglich macht. Hier muss der Datenschutz Schritt halten! Es kann nicht reichen, alte Gesetze unter den neuen Gegebenheiten frei zu interpretieren. Es müssen eilig auch ein paar neue Gesetze her, die der Zukunft Rechnung tragen.

AG Verkehrsrecht im DAV ■

53. VERKEHRSGERICHTSTAG – AK VI: ALTERNATIVE REPARATURMETHODEN

Geschädigte haben Anspruch auf vollständige Schadensbehebung

Ausbessern ist keine Reparatur – zumindest nicht bei einem Haftpflichtschaden. Diese Ansicht vertritt die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV nach den Diskussionen zu den alternativen Reparaturmethoden in Goslar.

Ausbeulen statt austauschen: Smart-Repair-Techniken sind weniger aufwendig als herkömmliche Auto-Reparaturen und damit billiger. Geschädigte bei einem Unfall sollten sich aber nicht mit einer Ausbesserung zufrieden geben – sonst drohen später böse Überraschungen, warnt die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV). Dieser Anspruch soll bleiben.

Kleine Schäden am Auto können hohe Kosten verursachen: Nicht selten wird wegen ein paar kleiner Kratzer eine komplette Motorhaube lackiert oder ein Kotflügel getauscht. Eine Alternative bieten Reparaturtechniken, die als Smart-Repair bezeichnet werden. Diese sind zwar zunächst häufig die

günstigere Alternative, können aber in der Regel eine fachgerechte Reparatur nicht ersetzen – doch genau auf diese haben

Geschädigte nach einem Unfall Anspruch.

„Als Geschädigter bei einem Unfall hat man

Anspruch darauf, dass der Schaden vollständig behoben und nicht nur ausgebes-

» **Der DAV ist der Auffassung, dass im Haftpflichtschaden Ausbessern keine Reparatur ist.** «

sert wird. Das heißt, dass das Fahrzeug durch eine sach- und fachgerechte Reparatur wieder in den Zustand versetzt wird, in dem es vor dem Unfall war“, sagt Rechtsanwalt Jens Dötsch von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV). War beispielsweise der Kotflügel vor dem Unfall unbeschädigt und hat nun einen Kratzer, besteht ein Anspruch auf einen neuen Kotflügel ohne Kratzer und nicht auf einen solchen mit einem ausgebesserten Kratzer. Denn dies ist gerade nicht die Wiederherstellung des Zustands vor dem Unfall. Die Grenze dessen, was vom Unfallverursacher an Wiedergutmachung gefordert werden kann, liegt bei dem Betrag, den ein vernünftiger Mensch für die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands zahlt. Alles darüber hinaus ist nicht erforderlich und deshalb vom Unfallverursacher nicht zu zahlen.

Fachgerechte Instandsetzung

Ob eine Smart-Repair-Methode den Zustand vor dem Unfall tatsächlich wiederherstellt, lässt sich für den Laien nur schwer prüfen. Bessert die Werkstatt beispielsweise einen lädierten Stoßfänger nur aus, statt das Teil komplett auszutauschen, sieht das Ergebnis für den Laien auf den ersten Blick gleich aus. Trotzdem kann das vermeintlich reparierte Fahrzeug später

Probleme bereiten. „Will man sein Auto verkaufen, muss eine nicht fachgerechte Reparatur offenbart werden. Das wirkt sich natürlich negativ auf den Verkaufspreis aus“, sagt Rechtsanwalt Dötsch.

Das Prinzip von Smart-Repair: Statt einer (fachgerechten) aufwändigen, großflächigen Reparatur wird der Schaden mit minimalem Aufwand ausgebessert – ohne dabei Teile auszutauschen oder in die Struktur des Fahrzeugs einzugreifen. Das bekannteste Verfahren dieser Art ist die Ausbesserung von Steinschlägen in der Windschutzscheibe mit Kunstharz. Auch viele typische Blechschäden lassen sich (beispielsweise durch Herausdrücken von Dellen) durch Smart-Repair ausbessern, wobei eine teure großflächige Neulackierung möglichst vermieden wird.

Versicherungen dürfen nicht ohne weiteres auf Smart-Repair verweisen

Wenn die gegnerische Versicherung nach einem Unfall auf eine günstigere Smart-Repair-Technik verweist, sollten Fahrzeugbesitzer deshalb skeptisch sein. Denn Geschädigte sind zwar verpflichtet, von mehreren gleich guten Reparaturmethoden die günstigere zu wählen – gleichzei-

tig haben sie aber Anspruch auf eine sach- und fachgerechte Reparatur. Und ob Smart-Repair-Verfahren dafür ausreichen, kann im Einzelfall durchaus strittig sein.

Geht beispielsweise ein Kratzer im Lack bis aufs Blech, kann er zum Durchrosten des Materials führen, auch wenn die Stelle nach einer Smart-Reparatur oberflächlich intakt aussieht.

» War beispielsweise der Kotflügel vor dem Unfall unbeschädigt, besteht ein Anspruch auf einen neuen Kotflügel ohne Kratzer. «

In einem viel zitierten Urteil gab das Landgericht Saarbrücken (AZ: 13 S 216/09) zwar vor einigen

Jahren einer Versicherung Recht, die einer Unfallgeschädigten die Kosten für die konventionelle Reparatur einer kleinen Beule nicht erstatten wollte und sie auf eine Smart-Repair-Technik verwies. „Dieses Urteil bedeutet aber nicht, dass Versicherungen die Geschädigten generell auf Smart-Repair verweisen können – erst recht nicht bei umfangreicheren Schäden. Die Versicherung muss zudem auch beweisen, dass die Smart-Repair-Technik zur konventionellen Reparatur gleichwertig ist“, sagt Rechtsanwalt Dötsch vom DAV. Auch erging das Urteil zu einem Schaden, den kein vernünftiger Mensch, müsste er ihn aus eigener Tasche zahlen, gezahlt hätte.

AG Verkehrsrecht im DAV ■



Im Haftpflichtschadenfall hat der Geschädigte Anspruch darauf, dass der Schaden so behoben wird, wie der Zustand des Fahrzeuges vor dem Unfall war. Aus Sicht des DAV beinhaltet dies keine Smart-Repair-Methoden.

Foto: Presse + PR/Pfantsch