



Seminarskript

Unfallschadenbearbeitung für Mitarbeiter

Stand April 2023

Inhalt

A.	Schadenmanagement der Versicherungen	8
I.	Der Markt.....	8
1.	Schadenmanagement durch Einkürzen der Erstattungsbeträge	9
B.	Schadenmanagement im Autohaus	10
C.	Der Kaskoschaden	12
I.	Einleitung.....	12
II.	Weisungsrecht des Versicherers	12
III.	Die Werkstattbindung	13
1.	Werkstattbindung ist effektivstes Schadenmanagementinstrument.....	13
2.	Versicherer beauftragt die Reparatur und bestimmt die Werkstatt	13
3.	Versicherungsnehmer verliert ggf. Ansprüche	14
4.	Versicherungsnehmer wissen häufig nicht, dass sie einen Kasko-Select Vertrag abgeschlossen haben	14
5.	Werkstattbindung gefährdet Stammkundenbindung.....	15
6.	Verstoß gegen die Werkstattbindung führt zur radikalen Kürzung des Anspruchs.....	15
IV.	Der Kaskoschaden und die 130 % Abrechnung	16
1.	Kaskoschadenrecht ist Versicherungsvertragsrecht.....	16
2.	Im Haftpflichtschadenrecht: Opfergrenze beachten ! Im Kaskoschadenfall Reparaturkostenersatz.....	16
V.	Abtretungsverbot	18
1.	Kaskoverträge vor dem 01.05.21	18
2.	Kaskoverträge nach dem 01.10.21	19
VI.	In Rechnung nicht offenbarter Verzicht ist Betrug	19
VII.	Kürzungen im Kaskoschadenrecht.....	20
VIII.	Die "erforderlichen Kosten" im Kaskovertragsrecht	21
IX.	Restwert in der Kaskoversicherung	23

X.	Keine Reparaturschadengrenze in der Kaskoversicherung.....	23
XI.	Meldefrist in der Kaskoversicherung	24
D.	Der Haftpflichtschaden	24
I.	Die Grundlagen.....	24
1.	Die Regulierungsfrist der Versicherer	24
2.	Die Notreparatur.....	25
3.	“Regulierungsdreieck”	26
II.	Einzelprobleme	32
1.	Ersatz = konkrete Abrechnung.....	32
2.	Die Problematik von Rabatten	33
3.	Durch das Gutachten ist der Wiederbeschaffungswert festgelegt.....	33
4.	Ford Flatrate und Totalschaden.....	34
5.	Der Unternehmergewinnabzug	34
6.	Kosten für Zulassungsdienst	37
7.	Beilackierung, Beipolieren, Lackierräder	38
8.	Die Verbringungskosten.....	39
9.	Muss der Geschädigte Fremdrechnungen vorlegen?	41
10.	Hilfestellung bei der Gutachtenerstellung.....	42
11.	Kosten für Reparaturablaufplan	43
12.	Berechnung der Probefahrt	43
13.	Kosten für Kostenvoranschlag	44
14.	Reinigungskosten	45
15.	Pauschale für Kleinteile ist erstattungspflichtig.....	45
16.	Standkosten	46
17.	Unfall bei der Probefahrt	47
18.	Aufschläge auf Fremdrechnungen	47
19.	Vorschadenrechtsprechung	48
20.	Pflicht zur Nachbesichtigung?	49
21.	Kosten für Erstellung des Kostenvoranschlages	50
22.	Vorfinanzierungspflicht über Kaskoversicherung ?	51
III.	Standkosten	52

Grundsatz	52
IV. Mietwagenkosten	54
1. Mietwagen früher zurückgegeben ?	54
2. Der Mietwagenvertrag	54
3. Vom Unfallersatz- zum Normaltarif	57
4. Nebenkosten	61
5. Einzelprobleme	64
6. Fahrbedarf und Mietwagenkosten	67
7. Vermittlung von Sondermietwagenangeboten durch Versicherer	68
8. Herabstufung wegen klassengleicher Anmietung	68
9. Mietwagenanspruch während der Notreparatur	69
10. Kein Anspruch auf Mietwagen wegen "Krankschreibung" ?	69
11. Mietwagen für die Dauer der Begutachtung	70
12. Mietwagen und Zweitwagen	71
13. Mietwagen für Gewerbetreibenden	71
14. Kosten für Reparaturablaufplan	72
15. Kein Mietwagen bei Zurverfügungstellung von Dritten	72
16. Pflicht zum Wechsel des Mietwagens ?	75
17. Herabstufung bei unter 1000km genutzt	76
18. Mietwagenanspruch für Urlaubsreise	77
19. Herabstufung der Mietwagenkosten wegen Alter des Unfallfahrzeuges	78
20. Anschaffen eines Interimsfahrzeuges bei langer Ausfallzeit	80
21. Kein Geld zur Vorfinanzierung	82
V. Nutzungsausfall	83
1. Allgemeines	83
2. Kostenerstattung für Reparaturbestätigung	85
3. Nutzungsausfall bei Vorführwagen	86
4. Nutzungsausfall bei Motorrad	87
VI. Ersatzfähige Zeiträume	87
1. Allgemeines	87
2. Einzelprobleme	89
VII. Fiktive Abrechnung	93

1.	Verweis auf günstigere Werkstatt	93
2.	Autohauseigenes Fahrzeug	94
VIII.	Einzelprobleme zu den Reparaturkosten.....	94
1.	Auslösen des Reparaturauftrages	94
2.	Ersatzanschaffung und Mehrwertsteuer	95
3.	Die Verbringungskosten.....	95
4.	Die Beilackierung	98
5.	Beipolieren	98
6.	Farbmusterblech	98
7.	Das Werkstatttrisiko.....	98
8.	Reparaturlaschen und Scheinwerfer	100
9.	Pauschale für Kleinteile ist erstattungspflichtig.....	100
10.	Unfallbedingte Reinigungskosten sind erstattungsfähig	100
11.	Berechnung der Probefahrt	101
12.	Resttreibstoff im Tank.....	102
13.	Kosten für Rep-Ablaufplan	102
14.	Standkosten	102
15.	Kosten für Zulassungsdienst	103
16.	Auch die Ersatzanschaffung ist eine konkrete Abrechnung und keine fiktive.....	104
17.	Der Unternehmergewinnabzug	105
18.	Überobligationsmäßige Restwertverwertung	107
19.	Ersatzanschaffung differenzbesteuert bei Vorsteuerabzugsberechtigtem	108
20.	Ford Flatrate und Totalschaden.....	109
21.	Entsorgung der Reifen.....	110
22.	COVID Kosten	110
23.	Energiekostenpauschale	111
IX.	Abrechnung des Fahrzeugschadens	111
1.	Grundsätzliches und Begriffsklärungen	111
2.	Bei Ersatzanschaffung oder Totalschadenabrechnung sind folgende Werte relevant:	111
3.	Vier Stufentheorie des BGH.....	112
4.	Reparaturkostenaufwand laut Gutachten über 130 %.....	115
5.	Reparaturkostenaufwand bis 130 %.....	116

6.	Mischen impossible Teil I	118
7.	Keine Pflicht zur Bevorschussung	119
8.	Die Sach- und fachgerechte Reparatur auf Gutachtenbasis	119
9.	Betätigung des Integritätsinteresses: Weiternutzung sechs Monate	120
10.	Fälligkeit der Reparaturkosten	120
11.	Festlegung des Wiederbeschaffungswertes	120
12.	Sprengrung der 130 % Grenze durch die Mietwagenkosten möglich ?	120
13.	130 % Reparatur und werkstatteigenes Fahrzeug	121
14.	Abzug neu für Alt	121
15.	Vorteilsausgleich	122
16.	Rabatte	122
X.	RA bis WBW aber größer als WBA	123
1.	Fahrzeug wird weiter genutzt	123
2.	Ersatzanschaffung	125
XI.	RA kleiner WBA	125
1.	Grundsatz	125
2.	Einzelprobleme	125
XII.	Der Sachverständige	126
1.	Die Bagatellschadengrenze	126
	Das Prognoserisiko des Gutachtens und warum das Gutachten sonst noch "Gut" ist	128
2.	Hilfestellung bei der Gutachtenerstellung	136
XIII.	Der Restwert	137
1.	Wie der richtige Restwert ermittelt wird und welche Wartepflichten der Geschädigte hat ...	137
2.	Weiternutzung	139
3.	Verkauf nach Vorlage des Gutachtens	139
4.	ACHTUNG Ausnahme: Restwertverkäufer hat gewerblich mit dem An- und Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen zu tun	140
5.	Abgrenzung zum Restteilewert	141
XIV.	Die Wertminderung	141
1.	technische Wertminderung	141
2.	Merkantile Wertminderung	142
3.	Ermittlung der Wertminderung	142

4. Einzelprobleme	143
XV. Die Neuwertentschädigung	145
1. Voraussetzungen.....	145
2. Tageszulassung.....	145
XVI. die Abschleppkosten	146
1. Grundlagen.....	146
2. Abschleppen bis zur Heimatwerkstatt.....	147
XVII. der Partneranwalt.....	148
XVIII. Das Quotenvorrecht	149
1. Grundlagen.....	149
2. Ersatz des Rückstufungsschadens.....	150

A. Schadenmanagement der Versicherungen

I. Der Markt

Der Markt rund um den Aftersalesbereich mit Unfallschadenabwicklung und Service ist der Ertragsbringer für das Autohaus und sicherlich die linke Herzkammer des Betriebes, wenn es um Gewinn und Umsatz geht. Obwohl das Werkstattgeschäft nur 5-15 % zum Gesamtumsatz des Unternehmens beiträgt, erwirtschaftet dieser Bereich nämlich zwischen 27 und 35 % des Gesamtergebnisses. Addiert man dazu noch das durch den Service unmittelbar verursachte Teilegeschäft, ergibt sich, dass zwischen 55 und 75 % des Gesamtertrag durch die Aftersales Aktivitäten verdient werden. Das ist ein sensationelles Ergebnis und anhand der Zahlen wird sofort deutlich, warum der Markt so umkämpft ist.

Die Gefahren für den Markt liegen aber ebenfalls auf der Hand und gerade hier müssen sich die Autohäuser wappnen, damit auch weiterhin eine Intensivierung dieses großen Umsatzbringers gewährleistet werden kann. Zu nennen sind hier vor allem die sinkende Fahrleistung und die Stärkung alternativer Fortbewegungsmittel. Auch steigt das Durchschnittsalter durch die bessere Fahrzeugqualität. Dies aber in Verbindung mit geringerer Fahrleistung führt natürlich pro Fahrzeug zu einer längeren Verwendung der Fahrzeuge und damit zu einer Alterung der gesamten Flotte. Grundsätzlich hat die Anhebung des Durchschnitts des Alters durch die höhere Reparaturanfälligkeit zwar insgesamt eine Steigerung des Bedarfs an Werkstatteleistungen zur Folge. Diese kann aber durch eine Verlagerung der Nachfrage von der Vertragswerkstatt zu alternativen Anbietern wie freie Werkstatt oder Systemanbieter unterlaufen werden und damit dem Markenfachhandel wieder entzogen werden. Auch werden es immer weniger Kfz-Betriebe: Innerhalb der letzten 15 Jahre verzeichnete die Branche ein Rückgang der Kfz-Betriebe von 18 %. Durch die steigenden Serviceintervalle besteht die Gefahr, dass

Kunden nicht mehr gut gebunden werden können. Dieses Problem wird durch die aggressive Schadensteuerung der Versicherer im Schadenfall noch verschärft.

1. Schadenmanagement durch Einkürzen der Erstattungsbeträge

Was erstattungsfähig ist und was nicht sagt das Gesetz nur in groben Zügen: der erforderliche Herstellungsaufwand, also das, was notwendig ist, um den Zustand wieder herzustellen, der bestehen würde, wenn das zum Schadenersatz führende Ereignis nicht eingetreten wäre. Um diesen unbestimmten Rechtsbegriff mit Leben zu füllen, muss tagtäglich vor deutschen Gerichten immer wieder aufs Neue entschieden werden, was "erforderlich" ist und was nicht. Dabei gibt es natürlich einige Grundsätze und häufig auch sich widersprechende Gerichtsurteile.

Grundsatz des Schadenmanagements der Versicherer ist ja vor allem das Einsparen von Kosten. Und wo wäre das Einsparen leichter als bei den Ausgaben für Schadenersatzzahlungen. Aus diesem Grunde berufen sich die Versicherer natürlich auch durchgehend auf die für sie günstigen Urteile, so dass ein fundiertes Entgegenreten gegen diese Kürzungen für den Geschädigten nur noch durch kompetente Hilfe "auf Augenhöhe" möglich ist. Aus diesem Grund hat beispielsweise das OLG Frankfurt a.M. v. 01.12.2014, Az.: 22 U 171/13 entschieden: *"Auch bei einfachen Verkehrsunfallsachen ist die Einschaltung eines Rechtsanwalts von vornherein als erforderlich anzusehen. Gerade die immer unüberschaubarere Entwicklung der Schadenspositionen und der Rechtsprechung zu den Mietwagenkosten, Stundenverrechnungssätzen u.ä. lässt es geradezu als fahrlässig erscheinen, einen Schaden ohne Einschaltung eines Rechtsanwalts abzuwickeln."*

B. Schadenmanagement im Autohaus

Es gibt wirkungsvollere und nicht so wirkungsvolle Kundenbindungsinstrumente, wie jeder gute Verkäufer aus der Praxis weiß. Besonders erfolgreich ist derjenige, der dem Kunden glaubhaft einen deutlichen Mehrwert und Nutzen vermitteln kann. Der Kunde ist dann sicher, die "richte Wahl" getroffen zu haben. Der für ihn doch recht anonyme "Reparaturprozess" wird emotional erlebbar. Voraussetzung dafür ist aber, dass er weiß, dass ihm gerade etwas Gutes widerfährt und diese Erkenntnis fliegt ihm nicht "einfach so" zu, sondern muss ihm auch vermittelt werden. In diesem Zusammenhang ist es zu verstehen, wenn wir dazu raten, immer dann, wenn Sie dem Kunden etwas Gutes tun, auch darüber zu sprechen. Wenn er nicht weiß, dass ihm eigentlich gar kein Mietwagenkostenersatz zusteht, wird er sich vermutlich bei Ihnen noch beschweren, warum sie ihm nur den unbequemen Focus zur Verfügung stellen, wenn er doch selbst einen Mondeo gefahren hat. Da er nicht weiß, dass diese Serviceleistungen ausnahmslos aus dem Grund geschehen, um ihn als Kunden zu binden und die Kundenbindung zu stärken und er eigentlich nicht einmal Anrecht auf Kostenersatz für ein Mofa hätte, wird er es Ihnen auch nicht danken. Da der Kunde von falschen Voraussetzungen ausgeht, über die ihn niemand aufgeklärt hat, wird die eigentlich "gute Tat" für ihn eine "Frustrationserfahrung" und das Einzige, was bei ihm vermutlich hängen bleiben wird: "Gut gemeint ist das Gegenteil von gut!".

"Wer den Erstkontakt zum Geschädigten nach dem Unfall hat, der macht das Geschäft". An dieser alten Schrauberweisheit ist noch viel Wahres dran. Das hängt damit zusammen, dass unserem Schadenersatzrecht der Grundsatz des Wirtschaftlichkeitsgebotes und der Schadenminderungspflicht quasi "in die DNA geschrieben ist". Schadenminderungspflicht meint, dass dann, wenn der Geschädigte mehrere UND GLEICHWERTIGE Möglichkeiten der Schadenbehebung hat, er diejenige wählen muss, die den Schädiger am geringsten belastet. Der Grundsatz des Wirtschaftlichkeitsgebotes folgt schon aus dem Begriff der "erforderlichen Herstellungskosten" und danach kann der Geschädigte zum Beispiel gehalten sein, sich vor Auslösen kostenintensiver Maßnahmen nach Alternativen umzuschauen.

Besonders wichtig in der Regulierungspraxis ist jedoch die Schadenminderungspflicht insbesondere deshalb, weil immer dann, wenn es dem Versicherer gelingt, den Geschädigten auf gleichwertige und zumutbare Möglichkeiten der Schadenbehebung hinzuweisen, der Geschädigte unter Umständen dann daran gebunden ist. Das gilt jedenfalls immer dort, wo das Eigentum des Geschädigten nicht betroffen ist. Da wo das Eigentum betroffen ist, darf der Geschädigte immer selber darüber bestimmen, wo die Reparatur stattfinden soll, da es sich um Eingriffe in sein Eigentum (oder Anwartschaftsrecht oder Besitzrecht) handelt. In allen Bereichen, wo es aber nicht um sein Eigentum geht, sondern etwa um seine Mobilität (Mietwagen) muss er sich auf günstigere Möglichkeiten der Schadenbehebung verweisen lassen, sofern diese gleichwertig sind. Unabhängig von der rechtlichen Bedeutung darf man natürlich aber auch nicht außer Acht lassen, welche immense psychologische Wirkung es haben kann, wenn der Geschädigte direkt nach dem Unfall erstmals mit der gegnerischen Versicherung in Kontakt kommt. Selbstverständlich ermöglicht dieser Umstand es dem Gegner dann, sein Schadenmanagement jenseits von dem, was rechtlich möglich wäre, auf die Straße zu bringen, denn auch der Schädiger tut Gutes und spricht darüber: "Bei uns bekommen Sie eine kostenlose Fahrzeugwäsche, wenn Sie unseren Reparaturservice in Anspruch nehmen" oder: "Selbstverständlich bieten wir Ihnen einen Komfortservice als Hol- und Bringservice an". So mancher Geschädigte wird da schonmal "schwach".

Umso wichtiger ist es für die Werkstatt, mit dem Kunden schon im Vorfeld des Unfalls zu vereinbaren, dass dieser sich erstmal und ausschließlich an die Werkstatt des Vertrauens im Unfallschadenfall wendet.

C. Der Kaskoschaden

I. Einleitung

Kaskoschadenrecht ist Versicherungsvertragsrecht. Das bedeutet, dass der Kaskoversicherer -anders als der Haftpflichtversicherer- keinen Schadenersatz zahlt, sondern eine Versicherungsleistung. Es gibt auch keinen Geschädigten, sondern nur einen Versicherungsnehmer, der einen vertragsrechtlichen Anspruch gegen seinen Kaskoversicherer geltend machen kann. Dies wiederum bedeutet, dass es der Versicherungsnehmer selbst in der Hand hat, welchen Versicherungsumfang er im Schadenfall genießen möchte. Hierbei sollte er keinesfalls vom Autohaus "alleine gelassen werden". Vielmehr ist schon die Wahl der richtigen Versicherung eines der stärksten Schadenmanagement- und Schadensteuerungsinstrumente, die ein modernes Autohaus ohne großen Aufwand anwenden kann, um zu gewährleisten, dass der Kunde auch weiterhin ausschließlich die Markenfachwerkstatt aufsuchen wird.

Glücklicherweise ist es aber auch nicht so, dass jeder Kaskovertrag eigene Regeln enthält. Vielmehr halten sich die meisten Versicherer an eine Art "Standard". Aber Achtung: Gerade bei der Frage, was gelten soll, wenn der Kunde beispielsweise aktiv gegen seine Werkstattbindungspflicht verstößt sind die Kaskoverträge ab 2018 wesentlich härter als die älteren Verträge. Die neuen Verträge geben dem Versicherer nun die Möglichkeit, die Versicherungsleistung im Verhältnis zur Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers beim Verstoß gegen die versicherungsvertragsrechtliche Obliegenheit zu kürzen, sogar bis auf 0 €!

II. Weisungsrecht des Versicherers

Nahezu jeder Kaskovertrag enthält eine Klausel, wonach der Versicherungsnehmer vor Beginn der Verwertung oder der Reparatur die Weisung des Versicherers einholen

muss. Allerdings liegt in der Abgabe der Schadenmeldung bei einem Kaskoschadenfall gleichzeitig die wortlose Bitte um Weisungen des Versicherers, soweit ein Weisungsrecht besteht. Wenn er innerhalb einer Woche ab Zugang keine solche Weisung erteilt hat, verstößt der Versicherungsnehmer nicht gegen seine Pflichten, wenn er ohne weitere Rücksprache handelt (OLG München, Urteil vom 06.06.2008, Az. 10 U 5796/07).

Für die fiktive Abrechnung eines Kaskoschadens, zum Beispiel bei der Inzahlungnahme des unreparierten Fahrzeugs, hat der BGH entschieden: Lautet die Weisungsrechtsklausel, dass der VN vor Beginn der Verwertung oder der Reparatur die Weisung des Versicherers einholen muss, gibt es bei der fiktiven Abrechnung weder den Zeitpunkt der Verwertung noch den der Reparatur. Also muss der VN in der Situation per se keine Weisung einholen (BGH, Urteil vom 11.11.2015, Az. IV ZR 426/14)

III. Die Werkstattbindung

1. Werkstattbindung ist effektivstes Schadenmanagementinstrument

Die Werkstattbindung ist eines der effektivsten, wenn nicht sogar das effektivste Instrument, das Versicherer zur Umsetzung ihres Schadenmanagements einsetzen. Es handelt sich dabei um reguläre Kaskoversicherungsverträge, die allerdings eine Klausel enthalten, die den Versicherungsnehmer im Schadenfall verpflichtet den Weisungen des Versicherers im Hinblick auf die Reparatur des Schadens unbedingt Folge zu leisten.

2. Versicherer beauftragt die Reparatur und bestimmt die Werkstatt

Das beginnt meist schon damit, dass der Versicherer selbst die zu reparierende Werkstatt aussucht und den Wagen dorthin verbringt und beinhaltet auch, dass diese Werkstatt gar nicht mehr vom Versicherten selber beauftragt wird, sondern die Beauftragung unmittelbar durch den Versicherer erfolgt mit den entsprechenden Konsequenzen für etwaige vertragsrechtliche Ansprüche zwischen dem Versicherungsnehmer und der reparierenden Werkstatt. Mangels Vertrags zwischen diesen beiden (Vertragspartner und Auftraggeber der Reparatur ist ja der Versicherer) bestehen auch keine vertraglichen Ansprüche zwischen Versicherungsnehmer und freier Werkstatt. Da die Freien Werkstätten meist zu Stundenverrechnungssätzen arbeiten müssen, die nicht wettbewerbsfähig sind, ist die Qualität der Reparaturausführung häufig nicht gleichzusetzen mit der Reparatur in der Markenfachwerkstatt. Mit diesem Problem ist der Versicherungsnehmer dann allein gelassen.

3. Versicherungsnehmer verliert ggf. Ansprüche

Die Werkstattbindung und die Steuerung in freie Werkstätten führt dazu, dass der Versicherungsnehmer mit seiner finanzierenden Bank oder Leasingbank in Konflikte gerät. Denn die Verträge, die er mit der Bank geschlossen hat, sehen vor, dass Reparaturen ausschließlich in der Markenfachwerkstatt stattfinden dürfen. Durch die Werkstattbindung wird der Versicherungsnehmer gezwungen, gegen seine Pflichten aus dem Finanzierungs- oder Leasingvertrag zu verstoßen, was ein ernsthaftes Problem darstellen kann, wenn nicht ordnungsgemäß repariert wird.

4. Versicherungsnehmer wissen häufig nicht, dass sie einen Kasko-Select Vertrag abgeschlossen haben

Verschlimmert wird die Situation noch dadurch, dass der "typische Versicherungsnehmer" nach Aussage vieler Autohäuser gar nicht weiß, dass er einen

Vertrag mit Werkstattbindung abgeschlossen hat und sich häufig auch nicht über die Konsequenzen im Klaren ist.

5. Werkstattbindung gefährdet Stammkundenbindung

Die Werkstattbindung führt dazu, dass der Versicherungsnehmer sein Fahrzeug in eine andere, meistens freie, Werkstatt verbringen lassen muss. Nicht alle dieser Werkstätten sind qualitativ schlecht. Nicht wenige haben sich sogar darauf "spezialisiert", Autofahrer, die im Rahmen einer solchen häufig unfreiwilligen Steuerung in ihr Haus gesteuert werden, besonders zu umwerben, damit diese Kunden auch langfristig in das eigene "Portfolio und Geschäft" eingegliedert werden können. So wird der Kasko-Selectvertrag zur ernsthaften Gefahr für die Stammkundenbindung.

6. Verstoß gegen die Werkstattbindung führt zur radikalen Kürzung des Anspruchs

In den neuen Kaskoverträgen versteckt sich eine Klausel, die es dem Versicherer ermöglicht die Versicherungsleistung im Verhältnis zur Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers beim Verstoß gegen die vertraglichen Obliegenheiten zu kürzen. Mit anderen Worten: Weiß der Kunde, dass er eine Werkstattbindung hat und verstößt er trotzdem dagegen, handelt er vorsätzlich und gefährdet seinen kompletten Versicherungsanspruch. Die Zeiten wo lediglich 15 % gekürzt wurden oder die doppelte Selbstbeteiligung fällig war, sind insofern vorbei. Und: Vorsatz ist schneller erreicht als man denkt, spätestens jedenfalls, wenn der Kunde zum zweiten Mal gegen seine Werkstattbindungsklausel verstößt, denn dann wusste er ja aktiv schon vom ersten Verstoß, dass er eigentlich den Versicherer hätte die Werkstatt aussuchen lassen müssen. Allerdings gedüngt schon "grobe Fahrlässigkeit", um den Versicherungsanspruch ganz schön ins Wanken zu bringen bzw. dem Versicherer die Möglichkeit zu geben, erhebliche Kürzungen vorzunehmen. Grob fahrlässig handelt

dabei derjenige, der das außer Acht lässt, was jedem einleuchten muss. Wenn also dem Versicherungsvertrag ein dick bedrucktes Merkblatt beigelegt ist nach dem Motto: "Achtung das sind Ihre wichtigsten Vertragspflichten" und dort taucht auch die Werkstattbindung auf, dann wird es der Kunde schwer haben zu vermitteln, dass er nicht hätte wissen können, dass er eine Werkstattbindung vereinbart hat. Wer allerdings erstmalig gegen seine Werkstattbindungspflicht verstößt, der muss auch nach den neueren AKB einen Abzug von 15 % hinnehmen.

IV. Der Kaskoschaden und die 130 % Abrechnung

1. Kaskoschadenrecht ist Versicherungsvertragsrecht

Der Kaskoschaden unterscheidet sich vom Haftpflichtschaden dadurch, dass es sich beim Kaskoschaden und seiner Behebung um Versicherungsvertragsrecht handelt. Was also ersetzt werden muss, bestimmt nicht das Gesetz, sondern in erster Linie der zwischen den Parteien geschlossene Vertrag. Der Haftpflichtschaden wiederum basiert auf einer "Schicksalsgemeinschaft", da hier zwei oder mehr Parteien vordergründig zufällig durch Schicksal in der Unfallsituation miteinander verbunden werden. Da es keinen zu Grunde liegenden Vertrag geben kann in einer solchen Situation, werden die Interessengegensätze im Haftpflichtschadenrecht durch gesetzliche Regelungen und Rechtsprechung gelöst.

2. Im Haftpflichtschadenrecht: Opfergrenze beachten ! Im Kaskoschadenfall Reparaturkostenersatz

Aufgrund des im Haftpflichtschadenrechts geltenden Bereicherungsverbots (der Geschädigte soll so gestellt werden, als wäre das zum Ersatz verpflichtende Ereignis nicht eingetreten, aber er soll am Schadenfall nicht verdienen dürfen) gilt im Haftpflichtschadenrecht der Grundsatz, dass maximal der Wiederbeschaffungswert

ersatzfähig sein soll (der Wert, den das Fahrzeug ohne den Unfall hatte). Da es allerdings viele Fälle gibt, in denen Gebrauchtwagen derartig hervorragend von ihren Eigentümern gepflegt worden sind, dass man sie allein für den Wiederbeschaffungswert so nicht wieder auf dem Gebrauchtwagenmarkt erhalten kann, hat der Bundesgerichtshof (BGH) die so genannte "Opfergrenze" eingeführt. Wenn ein Geschädigter sein besonderes Interesse am Erhalt seines Fahrzeuges dadurch beweist, dass er das Fahrzeug sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens reparieren lässt und das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate fährt, gewährt der BGH dem Geschädigten einen "Bonus" auf das, was eigentlich wirtschaftlich wäre. Dieser "Bonus" wurde mit 30 % über dem Wiederbeschaffungswert festgelegt. Solange sich also aufgrund der Werte aus dem Gutachten ergibt, dass die Reparaturkosten zuzüglich merkantiler Wertminderung nicht mehr als 130 % des Wiederbeschaffungswertes betragen, darf der Geschädigte reparieren.

Eine solche "Opfergrenze" gibt es im Kaskoschadenrecht nicht, denn es gibt hier keine vergleichbaren, schützenswerten Interessen. In den Allgemeinen Versicherungsbedingungen ist vielmehr festgehalten, dass der Versicherer, sofern der Versicherte den Weg der Reparatur wählt und den kann er im Kaskoschadenfall auch wählen, wenn die geschätzten Reparaturkosten weit über 130 % des Wiederbeschaffungswertes liegen, die Reparaturkosten dann bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes ersetzen muss (A.2.5.1 in Verbindung mit A.2.5.2.1. der GDV Musterbedingungen 2015 siehe auch A.2.5.1.6). Den überschießenden Betrag über 100 % des Wiederbeschaffungswertes muss der Versicherte in diesem Fall selbst tragen.

Diese Art der Abrechnung gilt wie bereits gesagt, nicht im Haftpflichtschadenfall. Hier bestimmt vielmehr das Gutachten mit seinen Werten, ob und wie repariert werden kann.

V. Abtretungsverbot

1. Kaskoverträge vor dem 01.05.21

Abtretung bedeutet vereinfacht gesagt: Eine Forderung wird von dem ursprünglichen Inhaber auf einen neuen übertragen. Bei Forderungen handelt es sich auch um Forderungen zum Beispiel gegen einen Schädiger aus einem Verkehrsunfall. Diese Forderung steht ursprünglich dem Geschädigten zu. Dieser kann die Forderung aber an jeden beliebigen Dritter übertragen und damit abtreten, es sei denn, es besteht ein Abtretungsverbot.

Ein solches Abtretungsverbot ergibt sich meistens aus Verträgen und hat den Sinn, dass die Vertragspartei, die das Abtretungsverbot einführt, nicht möchte, dass sich die andere Vertragspartei durch Abtretung der Forderung aus ihrem "Parteistatus herausstiehlt", nur um dann als Zeuge gegen den ehemaligen Vertragspartner eingesetzt werden zu können (Zeuge kann nämlich nur sein, wer nicht Partei eines Rechtsstreits ist). Auch Kaskoversicherungsverträge sind bekanntlich gewöhnliche Verträge und in ihnen ist ebenfalls ein Abtretungsverbot geregelt. Dieses Abtretungsverbot ist im Grundsatz auch wirksam, dies hat zum Beispiel das OLG Köln Beschluss vom 13.03.2014 Az. 9 U 149/13 entschieden. Das OLG fand es nachvollziehbar, dass dem Versicherer nicht einfach ein Dritter als Gegner "aufgedrängt" werden soll. Damit bleibt zunächst einmal festzuhalten, dass Ansprüche aus Kaskoschäden in aller Regel nicht einfach von den Versicherungsnehmern an die Autohäuser abgetreten werden können, damit diese sich dann mit dem Kaskoversicherer über den erforderlichen Zahlungsbetrag streiten können. Vielmehr ist grundsätzlich von einem Abtretungsverbot auszugehen.

Von diesem Verbot gibt es aber zwei Ausnahmen: Einerseits ist ein Abtretungsverbot unwirksam, wenn der Kaskoversicherungsvertrag ein Handelsgeschäft ist, also auf Seiten des Versicherungskunden eine Firma den Vertrag abgeschlossen hat. Zum Anderen kann es unbeachtlich sein, wenn dem Kaskoversicherer vom Autohaus schon

direkt von Beginn an eine Abtretungserklärung vorgelegt wurde, der Versicherer vorbehaltlos mit dem Autohaus den Kaskoschaden abgerechnet hat. Dann kann darin ein Verzicht auf die Einwendung des Abtretungsverbots gesehen werden. Zumindest haben einige Gerichte so geurteilt. Andere Gerichte allerdings haben dieser Auslegung eine Absage erteilt: Solange der Versicherer nicht ausdrücklich auf das Abtretungsverbot verzichten würde, könne auch keine Ausnahme vom Verbot angenommen werden.

2. Kaskoverträge nach dem 01.10.21

Für neue Verträge ab 01.05.2021 gilt das Abtretungsverbot nun nicht mehr, so dass bei diesen Kaskoverträgen auch aus abgetretenem Recht unproblematisch geklagt werden kann, ganz unabhängig davon, ob die Versicherung vorher schon mit dem Autohaus kommuniziert und abgerechnet hatte, oder nicht.

VI. In Rechnung nicht offenbarter Verzicht ist Betrug

Das Problem kennt jeder Betrieb: Der Kunde kommt mit dem lukrativen Glasschaden an dem es richtig "gutes Geld" zu verdienen gibt. Das Autohaus repariert und wickelt den Schaden mit der Teilkaskoversicherung des Kunden ab. Die Tatsache allerdings, dass man dem Kunden seine Selbstbeteiligung von 150 € erlassen hat, verschweigt man dem Versicherer besser. So weit so gut ? Nein: gar nicht gut. Im Gegenteil: Das Verschweigen der Tatsache, dass man auf die Einziehung der Selbstbeteiligung verzichtet, ist ein Versicherungsbetrug. Wer jetzt meint, das wäre ja ohnehin nicht zu beweisen, denn schließlich kenne der Versicherer ja nicht die interne Buchhaltung des Autohauses, der sollte besonders aufpassen: Die Beweisbarkeit ist für den Versicherer ganz einfach dadurch herzustellen, dass er einerseits seinem Kunden einen

Fragebogen darüber schickt, ob dieser die Selbstbeteiligung gezahlt hat, andererseits ja vom Autohaus die eingereichte Rechnung hat, auf der sich die (angebliche) Zahlung dieser Selbstbeteiligung natürlich nicht wiederfindet da sie nie geleistet worden ist oder sich doch dort wiederfindet, obwohl sie nie geleistet worden ist. Beides ist ein Täuschen über Tatsachen um den Versicherer dazu zu bewegen, den Schaden "normal" abzurechnen und damit ein Versicherungsbetrug. Diverse Gerichte haben bei der genauso zu beurteilenden Frage des Verzichts auf die SB bereits entschieden: Ein solcher Verzicht hat eine betrügerische Komponente (AG Köln, Urteil vom 03.04.2013, Az. 523 Ds 77/13; LG Rostock, Urteil vom 16.06.2015, Az. 3 O 320/13; AG Passau, Urteil vom 05.05.2015, Az. 9 Cs 35 Js 4140/13).

Ein Betrug setzt sich immer aus vier Merkmalen zusammen, die aufeinander aufbauen: Täuschung, Irrtum, Vermögensverfügung (auf die kein Anspruch besteht), Schaden.

Eine Rechnung über 1000 Euro vorzulegen, obwohl man nur 850 Euro haben möchte, ist die Täuschung. Geht der Versicherer von den 1000 Euro aus, ist das der Irrtum. Das Ziel ist ja, dass der Versicherer die 15 Prozent von den „scheinbaren“ 1000 Euro und nicht von den „echten“ 850 Euro abzieht. Geschieht das, liegt darin die auf Täuschung und Irrtum beruhende Vermögensverfügung. Darauf hat der Kasko-Versicherungsnehmer und bei Abtretung die Werkstatt keinen Anspruch.

Der Schaden liegt für den Versicherer in der Überzahlung.

VII. Kürzungen im Kaskoschadenrecht

Kaskoschadenrecht ist Versicherungsvertragsrecht und folgt damit den im Kaskovertrags vereinbarten Regelungen. Dabei gilt: Alles, was im Detail geregelt ist, folgt dieser Regelung. Ansonsten ist das Haftpflichtschadenrecht die Auslegungshilfe für den Begriff der „erforderlichen Kosten der Reparatur“ (BGH, Urteil vom 11.11.2015, Az. IV ZR 426/14)

Erforderlich ist dann nach Ansicht des BGH das, was ein verständiger Versicherungsnehmer unter Berücksichtigung des Wortlauts und damit unter Berücksichtigung seiner Interessen ohne Spezialkenntnisse erwarten kann.

VIII. Die “erforderlichen Kosten” im Kaskovertragsrecht

“Wir ersetzen die erforderlichen Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes”

So steht es in den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) und damit wird also festgelegt, was genau der Kaskoversicherer im Schadenfall an Reparaturkosten zahlen muss, wenn repariert worden ist. Das Problem bei der Sache ist leider nur, dass die diversen Prüfberichte der Kürzungsdienstleister ja gerade behaupten, dass diese oder jene Position gerade NICHT erforderlich gewesen sei. In dieser ausweglosen Situation kommt dem leidgeplagten Versicherungsnehmer ein Urteil des Bundesgerichtshofs zur Hilfe, das noch einmal genauer erläutert, worin diese “erforderlichen Kosten” denn nun genau zu sehen sind.

In seinem Urteil BGH IV ZR 426/14 vom 11.11.2015 führt der Bundesgerichtshof (genauer der für das Versicherungsrecht zuständige vierte Senat) aus:

“..Für die Auslegung, welche Kosten als für die Reparatur erforderlich im Sinne von A.2.7.1 AKB 2008 anzusehen sind, gelten die allgemeinen Maßstäbe. Allgemeine Versicherungsbedingungen sind nach ständiger Rechtsprechung des Senats so auszulegen, wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerkamer Durchsicht und unter Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen muss.

Dabei kommt es auf die Verständnismöglichkeiten eines Versicherungsnehmers ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse und damit auch auf seine Interessen an. In erster Linie ist vom Wortlaut der jeweiligen Klausel auszugehen. Der mit dem Bedingungswerk verfolgte Zweck und der Sinnzusammenhang der Klauseln sind zusätzlich zu berücksichtigen, soweit sie für den Versicherungsnehmer erkennbar sind (Senatsurteil vom 22. April 2015 - IV ZR 419/13 , VersR 2015, 706 Rn. 12 m.w.N.; st. Rspr.)”

Mit dieser Auslegungshilfe kommt doch hinreichend viel Licht ins Dunkel. Nun geht es also darum, was ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer bei aufmerksamer Lektüre der Worte “erforderliche Reparaturkosten” verstehen durfte. Der Sinnzusammenhang ist für ihn natürlich, dass seine Vollkaskoversicherung den selbst verschuldeten Unfall “repariert”. Unter “Reparieren” versteht der durchschnittliche Versicherungsnehmer, dass der Zustand hergestellt wird, den das Fahrzeug ohne den Unfall hatte. Die “erforderlichen Kosten” sind daher aus Sicht des durchschnittlichen Versicherungsnehmers die Kosten, die tatsächlich angefallen sind, damit das Fahrzeug wieder unfallfrei instandgesetzt werden konnte.

Dabei kommt es im Hinblick darauf, wie eine solche Klausel zu verstehen ist, insbesondere auch auf einen Versicherungsnehmer ohne Spezialkenntnisse und damit auch auf seine Interessen an. Damit ist gemeint, dass natürlich ein Laie ohne Spezialkenntnisse solche Klauseln auch eher so verstehen wird, wie seine Interessenlage sich darstellt. Mit dieser wunderbaren Auslegungshilfe kann man sich jetzt aber sehr gut wieder der Frage annähern, was genau aus subjektiver Sicht des Versicherungsnehmers die “erforderlichen Kosten” sind. Das sind nämlich nach seinem Verständnis und auch unter Berücksichtigung seiner Interessen die Kosten, die erforderlich sind, um sein Fahrzeug wieder mangelfrei zu machen. Ob bei der Reparatur eine Zierleiste kaputt geht, die möglicherweise auch schadenfrei hätte ausgebaut werden können, ist dem durchschnittlichen Versicherungsnehmer doch egal. Dieser geht davon aus, dass dieses anlässlich der Reparatur zerstörte Teil auch bezahlt wird. Genauso verhält es sich mit der Umweltplakette auf der Windschutzscheibe oder der

Feinstaubplakette. Natürlich geht ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer davon aus, dass diese Aufkleber ebenfalls bezahlt werden, denn die mangelfreie Scheibe hatte ja ebenfalls schon die Aufkleber (aufgeklebt). Wenig Verständnis wird ein Versicherungsnehmer auch für seine Versicherung haben, wenn diese die tatsächlich erfolgte Beilackierung nicht bezahlt, weil es sich dabei um eine nicht versicherte "Schönheitsreparatur" handeln würde. Tatsächlich gibt der Versicherungsnehmer sein schwarzes Fahrzeug in Reparatur und erwartet natürlich auch, dass er ein einfarbiges Fahrzeug zurückerhält und der Türgriff nicht plötzlich eine andere Farbe hat als der Rest des Autos.

IX. Restwert in der Kaskoversicherung

Anders als bei der Abrechnung des Haftpflichtschadens handelt es sich bei Leistungen des Kaskoversicherers nicht um Schadenersatz, sondern um eine Versicherungsleistung. Die Pflicht, sich bezüglich des Restwerts mit dem Kaskoversicherer abzustimmen, ergibt sich unmittelbar aus dem Kaskovertrag.

X. Keine Reparaturschadengrenze in der Kaskoversicherung

Bei der Abrechnung nach Kaskoversicherungsrecht gibt es keine Reparaturgrenze. Es gibt nur eine Grenze, wie weit der Versicherer die Kosten tragen muss. Wird also umfassend in der Fachwerkstatt repariert, ist die Obergrenze der Wiederbeschaffungswert abzüglich Selbstbeteiligung ohne Berücksichtigung des Restwertes.

XI. Meldefrist in der Kaskoversicherung

Teilt ein Versicherungsnehmer - in Kenntnis der ihm obliegenden Anzeigepflicht - seinem Kaskoversicherer einen Unfallschaden erst knapp sechs Monate nach dem Verkehrsunfall mit, kann der Kaskoversicherer berechtigt sein, eine Entschädigung wegen vorsätzlicher Verletzung der Anzeigeobligenheit zu verweigern, OLG Hamm Beschluss v. 21.06.2017, Az. 20 U 42/17. Es sollte daher vorsorglich, gerade wenn es sich um sehr hohe Schäden handelt, der Kaskoversicherer ebenfalls informiert und gebeten werden noch keinen Schaden anzulegen, sondern erst einmal nur die Meldung entgegenzunehmen, damit die Meldefrist gewahrt ist.

So hat auch das OLG Braunschweig, Hinweisbeschluss vom 16.01.2020, Az. 11 U 131/19, in einem neuen Beschluss klargestellt, dass die Meldefrist auch dann besteht, wenn man als Geschädigter davon ausgeht, dass eine gegnerische Haftpflichtversicherung eingreifen wird. Durch die Nichtmeldung wird dem eigenen Kaskoversicherer die Möglichkeit genommen das Fahrzeug gegebenenfalls kurzfristig zu besichtigen. Zudem ist vom Vorsatz auszugehen, da allgemein bekannt ist, dass im Versicherungsrecht teilweise strenge Fristen bestehen.

D. Der Haftpflichtschaden

I. Die Grundlagen

1. Die Regulierungsfrist der Versicherer

Die Regulierungsfrist, die den Versicherern durch die Oberlandesgerichte eingeräumt werden, sind unterschiedlich lang, betragen meistens aber zwischen 4 und sechs Wochen. Gemeint ist damit, dass der Geschädigte in der Regel diese Frist abwarten

muss oder sollte, bevor er den Versicherer verklagt, denn eine vorherige Klage kann darin resultieren, dass der Versicherer zwar zur Zahlung verurteilt wird, die Kosten aber trotzdem dem Geschädigten auferlegt werden, weil er geklagt hat, obwohl noch keine "Fälligkeit" eingetreten war. Anbei finden Sie eine Übersicht über die nach Ansicht der Oberlandesgerichte zu gewährenden Fristen

1) Dauer 4-6 Wochen

OLG Beschluss vom 10 W 1789/10 SVR 2011, 338

OLG Stuttgart Beschluss vom 18.9.2013 3 W 46/13 SVR 2014, 145 = DAR 2013, 708

OLG Stuttgart Beschluss vom 26.4.2010 3 W 15/10 SVR 2010, 302 = DAR 2010, 387

LG Köln Urteil vom 31.10.2013 8 O 33/13 SVR 2014, 304

LG Köln Beschluss vom 23.9.2011 2 O 203/11 SVR 2012, 106

LG Würzburg Urteil vom 23.7.2014 62 O 2323/14

Oberlandesgericht Celle Urteil vom 23.07.2019 - 14 U 180/18

2) Dauer: ca 4 Wochen.

München 29.7.2010 NJW-RR 2011, 386 = NZV 2011, 307

OLG Rostock Beschluss vom 9.1.2001 1 W 338/98 MDR 2001, 935

Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 06.02.2018 - 22 W 2/18

3) Dauer zwei Wochen bei besonders einfachem Sachverhalt

AG Heinsberg Beschluss vom 8.3.2012 19 C 38/12 SVR 2012, 465

2. Die Notreparatur

Um den Schaden möglichst gering zu halten ist der Geschädigte jedenfalls dann verpflichtet eine schnelle Wiederherstellung der Verkehrssicherheit seines Fahrzeuges zu ermöglichen, wenn eine Notreparatur bereits im Gutachten als möglich genannt wird.

Dann erhält der Geschädigte natürlich auch die Ausfallkosten und die Reparaturkosten für den Zeitraum und den Aufwand der Notreparatur ersetzt. Insofern ist wichtig, dass sich der Geschädigte auf das Gutachten verlassen darf (so z B LG Schweinfurt Urteil vom 11.04.2014, 21 S 68/13).

3. "Regulierungsdreieck"

a) Der Paragraph § 249 BGB

Der Geschädigte hat grundsätzlich nach dem BGB einen Anspruch darauf gestellt zu werden, wie er gestanden hätte, wenn das zum Ersatz verpflichtende Ereignis nicht eingetreten wäre. Dies nennt man auch den Grundsatz der Naturalrestitution, also Wiederherstellung des natürlichen Zustandes. Leitbild dieses Gedankens bei Abfassung des BGB war der Fall, dass Sachen weggenommen und gestohlen wurde. In solchen Fällen war die Herausgabe der einfachste Weg zur Wiederherstellung.

Nach Abs.1 der Vorschrift muss der Schädiger den ursprünglichen Zustand wiederherstellen. Natürlich liegt es auf der Hand, dass dies nur in den seltensten Fällen vom Geschädigten gewollt ist, denn bevor man den Schädiger selber am beschädigten Fahrzeug "herumschrauben lässt", gibt man den Wagen lieber in die Markenfachwerkstatt und lässt sich das Geld dafür erstatten. Und genau diese Möglichkeit gibt Abs. 2 der Norm. Wichtig zum Verständnis insbesondere des Grundsatzes, dass der Schädiger das Prognoserisiko trägt und nicht der Geschädigte ist dann vor allem auch, dass der Geschädigte, selbst wenn er den Wagen in die Werkstatt zur Reparatur gibt, im Grunde den Schädiger die Behebung des Schadens durch die Werkstatt durchführen lässt. Insofern ist es nur gerecht, dass die Risiken aus der Sphäre der Werkstatt auch den Schädiger treffen.

Da es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt, der eine Vielzahl von Fallgruppen umfassen muss, spricht das Gesetz von dem "erforderlichen Herstellungsaufwand", also dem Aufwand, der nötig ist, um den Zustand wieder

herzustellen, der ohne das schädigende Ereignis bestanden hat. Dieser "erforderliche Aufwand" ist allerdings begrenzt auf der einen Seite durch das so genannte Bereicherungsverbot (der Geschädigte soll nicht mehr haben als ohne den Unfall) und auf der anderen Seite die so genannte Schadenminderungspflicht bzw. Das Wirtschaftlichkeitsgebotes (von mehreren gleichwertigen Möglichkeiten der Schadenbehebung darf der Geschädigte nur diejenige wählen, die den Schädiger geringer belastet).

Nach ABS. 2 darf der Geschädigte statt der Wiederherstellung auch den erforderlichen Geldbetrag wählen. Was er mit dem Geld macht, ist übrigens ihm überlassen. Er ist der "Herr des Schadenersatzgeschehens". Er darf also vom Grundsatz her reparieren lassen oder sich auch ein neues Auto anschaffen und sich das Geld auszahlen lassen. Was der Schädiger dann genau schuldet ergibt sich aus dem so genannten Vier Stufenmodell des BGH bezüglich der Abrechnung des Fahrzeugschadens und wird später noch erläutert.

b) Die Bedeutung der Mehrwertsteuer

Mehrwertsteuer soll nur noch dann ersetzt werden, wenn diese auch angefallen ist. Dies ergibt sich aus § 249 ABS. 2 S. 2 BGB. Damit ist gemeint, dass der Geschädigte Mehrwertsteuer tatsächlich für die Schadenbehebung nochmals aufwenden muss, damit ihm diese ersetzt werden kann.

Reinvestiert der Geschädigte mindestens den Brutto - Wiederbeschaffungswert seines Unfallfahrzeuges ist es unerheblich, ob in dem Kauf des neuen Fahrzeuges Mehrwertsteuer enthalten war oder nicht. Er bekommt dann in jedem Fall diesen Bruttowiederbeschaffungswert erstattet BGH, Urteil vom 1.3.2005, Az. VI ZR 91/04.

Ist der Geschädigte zum Vorsteuerabzug berechtigt erhält er nur Nettowerte, da er die Vorsteuer mit dem Finanzamt als durchlaufenden Posten verrechnen kann und das Bereicherungsverbot gilt. Anderenfalls würde er möglicherweise aus zwei Quellen

Mehrwertsteuer erhalten: Einerseits von der Versicherung des Schädigers, andererseits vom Finanzamt.

c) Die Zahlungsanweisung und die Abtretungserklärung

Die Zahlungsanweisung erfolgt in der Regel auf dem vom Geschädigten unterschriebenen Formblatt. Sie enthält die Aufforderung an den Dritten, bezüglich der dort genannten Positionen nur noch an die Werkstatt zu leisten. Durch die Annahme der Anweisung durch die Versicherung (unterschriebene Rücksendung) verpflichtet sich diese, an die Werkstatt zu zahlen. Ohne diese schriftliche Annahme bleibt es bei einer reinen Appellfunktion.

Im Konfliktfall, dem Fall nämlich, dass der Kunde das Geld auf sein Konto erhält und es nicht an das Autohaus weiterleiten kann, weil er beispielsweise hoch verschuldet ist oder sonst zahlungsunfähig muss die Versicherung, wenn sie an den Kunden geleistet hat, nur dann noch einmal an die Werkstatt leisten, wenn die Zahlungsanweisung von ihr angenommen worden ist.

Ein noch stärkeres Sicherungsmittel als die Zahlungsanweisung ist die so genannte Abtretung (erfüllungshalber). Durch diesen Abtretungsvertrag geht die Forderung auf einen neuen Inhaber (das Autohaus) über. Dadurch erhält das Autohaus unmittelbar und direkt alle Rechte aus dem zu Grunde liegenden Unfallereignis (jedenfalls bezüglich der Positionen, die es sich abtreten lässt). Wichtig ist aber, dass die Abtretung erst Wirkung entfalten kann, wenn sie offengelegt, also der Versicherung auch übersendet wird. Bleibt sie in der Akte kann sie keine Wirkung entfalten.

Eine Abtretung kann zu jedem Zeitpunkt erfolgen. Insbesondere kann sich ein Autohaus auch dann noch Ansprüche abtreten lassen, wenn die Regulierung schon "im vollen Gange ist" aber kein Ergebnis zu sehen ist. Mit Abtretung der Ansprüche kann die

Versicherung dem Autohaus dann auf Nachfrage nicht mehr entgegenhalten, es sei ja schon ein Anwalt involviert und daher könne man keine Auskünfte geben, da das Autohaus in diesem Falle aus eigenem Recht vorgeht.

Vorsicht ist allerdings insofern geboten, als durch die Abtretung der Ansprüche der ursprünglich Geschädigte kein Recht mehr darauf hat diese Ansprüche selbst oder durch seinen Anwalt regulieren zu lassen. Anspruchsinhaber ist vielmehr das Autohaus.

Allerdings besteht jederzeit die Möglichkeit, die Ansprüche "zurück abzutreten".

Wichtig ist noch, dass der Ersatz von Anwaltskosten nach herrschender Ansicht nur dem ursprünglich Geschädigten zusteht und nicht abgetreten werden kann. Das bedeutet, dass ein Autohaus, das Ansprüche des Geschädigten aus abgetretenem Recht reguliert auch dann keine Anwaltskosten für einen selber eingeschalteten Anwalt geltend machen kann, wenn es formal durch die Abtretung in die Position des ursprünglich Geschädigten "gerutscht ist".

Die Abtretung ändert nach herrschender Ansicht nichts am Abtretungsinhalt. Die Forderung geht vielmehr so über, wie sie in der Position des ursprünglich Geschädigten bestanden hat. Dies kann zu dem absurden Ergebnis führen, dass sich die Werkstatt, die selber repariert hat, wegen Fehlern bei der Reparatur auf das so genannte Werkstatttrisiko stützen möchte, das zu Gunsten des Geschädigten annimmt, dass Fehler in der Sphäre der Werkstatt dem Schädiger zu Last fallen und nicht dem Geschädigten. Viele Gerichte gehen da natürlich nicht mit und verweigern der Werkstatt mit unterschiedlichen Argumenten das Berufen auf das "Werkstatttrisiko".

Durch die Abtretung "erfüllungshalber" wird der Kunde nicht von seiner Pflicht zur Leistung befreit. Sofern sich die Werkstatt aus abgetretenem Recht nicht vollumfänglich befriedigen kann, kann sie sich den restlichen Anspruch vom Kunden auch weiterhin und trotz der Abtretung holen, eben weil die Abtretung nur "Erfüllung halber" erfolgte. Das Gegenteil ist die Abtretung "an Erfüllung statt". Hierbei wirkt die Abtretung nach

dem Willen der Parteien wie eine Erfüllung, so dass weitere Ansprüche in dem Verhältnis Kunde - Werkstatt zu diesem Komplex nach Unterzeichnung einer Abtretung an Erfüllung statt nicht mehr geltend gemacht werden können.

d) Verhältnis Geschädigter - Versicherung

Der Geschädigte hat nicht nur einen Anspruch gegen den unmittelbaren Unfallverursacher, sondern auch gegen dessen Haftpflichtversicherer, und zwar deshalb, weil es sich bei der KFZ Haftpflichtversicherung um eine so genannte "Pflichtversicherung" handelt, die gesetzlich vorgeschrieben ist. Anders als eine Privathaftpflichtversicherung oder eine Tierhalterhaftpflichtversicherung begeht eine Straftat, wer ein KFZ führt, das nicht entsprechend versichert ist. Dieser Pflicht korrespondiert auf der anderen Seite auch die Tatsache, dass der Haftpflichtversicherer umfangreiche eigene Regulierungsrechte hat und damit gleichermaßen Partei dieser Schadengemeinschaft ist. Der Direktanspruch gegen ihn ergibt sich aus § 115 des Versicherungsvertragsgesetzes.

Ohne diesen Direktanspruch hätte der Geschädigte keinen einklagbaren Anspruch gegen den Versicherer selbst. Er könnte sich immer nur und ausschließlich an seinen Schadenverursacher halten. Ist dieser unkooperativ, spielt "toter Mann" oder widersetzt sich einer Regulierung aus anderen Gründen, bliebe dem Geschädigten ohne Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer nur die Möglichkeit, den Schädiger selber in Anspruch zu nehmen.

e) Verhältnis Autohaus - Versicherung

Dass es ein Verhältnis "Autohaus - Versicherung" gibt, ist nur auf den ersten Blick gar nicht so einfach nachvollziehbar, denn schließlich hat das Autohaus mit der Versicherung ja weder einen Vertrag, noch hat es den Unfall selber erlitten. Und tatsächlich war es für das Autohaus vor dem Inkrafttreten des Rechtsdienstleistungsgesetzes (RDG) 2008 auch gar nicht so einfach die

Unfallschadenabwicklung für den eigenen Kunden unmittelbar mit der Versicherung zu übernehmen. Unter der Geltung des Rechtsberatungsgesetzes waren sämtliche Rechtsdienstleistungen ausschließlich Anwälten vorbehalten. Das war die Zeit der so genannten "Sicherungsabtretungserklärung", die heute gar nicht mehr existiert oder jedenfalls nicht mehr nötig ist. Unter der früher geltenden Rechtslage des Rechtsberatungsgesetzes durfte ein Autohaus sich nicht einfach "so" einen Anspruch abtreten lassen und aus diesem abgetretenen Recht selbständig vorgehen. Vielmehr bedurfte es dazu zweierlei: Einerseits einer Abtretungserklärung, andererseits dem Eintritt des so genannten Sicherungsfalles. Der Sicherungsfall trat dann ein, wenn zunächst der eigentliche Vertragspartner des Autohauses, der Kunde, in Anspruch genommen wurde, dieser aber keine Zahlung leistete. Erst dann durfte das Autohaus aus der Sicherungsabtretungserklärung vorgehen.

Mit der Einführung des Rechtsdienstleistungsgesetzes im Jahr 2008 entfiel diese Notwendigkeit, denn gemäß § 5 RDG sind Rechtsdienstleistungen, die im Zusammenhang mit einer anderen Tätigkeit stehen und nur eine Nebenleistung dazu darstellen erlaubt. Eine solche Rechtsdienstleistung ist auch die Unfallschadenabwicklung für den Kunden und es darf in diesem Zusammenhang für den Kunden auch Nutzungsausfall, Wertminderung und die Auslagenpauschale geltend gemacht werden.

Allerdings haftet die Werkstatt auch für diese von ihr erbrachten Nebenleistungen. Dies hat schon das LG Berlin im Jahr 2015 klargestellt (LG Berlin 16.10.2014, 51 S 15714).

f) Verhältnis: Geschädigter - Autohaus

Im Verhältnis zwischen Geschädigtem und seinem Autohaus spielen natürlich zunächst einmal die vertraglichen Rechte und Pflichten aus dem Reparaturauftrag und dem Mietwagenvertrag eine große Rolle.

Der Reparaturauftrag ist als Werkvertrag dabei jederzeit kündbar. Allerdings muss der Kunde, der den Reparaturauftrag schon unterschrieben hat und dann aufkündigt, die bis dahin angefallen und nicht mehr anders verwertbaren Aufwendungen ersetzen. Grundsätzlich muss die Werkstatt die Höhe dieser Aufwendungen darlegen und nachweisen. Allerdings kann sich die Werkstatt auch mit einem pauschalierten Aufwendungsersatz von z.B. 5 % zum Beispiel der Lohnkosten begnügen. In diesem Fall ist eine weitere Darlegung der Aufwendungen durch die Werkstatt dann nicht mehr notwendig.

Der Reparaturauftrag sollte immer "nach Vorlage des Gutachtens" lauten und idealerweise auch häufig gekürzte bzw. Beanstandete Positionen wie UPE-Aufschläge, Verbringungskosten, Kleinteilepauschale und Hilfestellung für den Gutachter enthalten.

Dem Autohaus als Werkunternehmer steht bis zur Begleichung des Werklohnes ein gesetzliches Pfandrecht zur Seite, das es auch im Falle der Insolvenz des Kunden das Fahrzeug an der Masse vorbeizuverwerten. Dieses gesetzliche Pfandrecht gilt nur im Hinblick auf den konkreten Reparaturauftrag. Allerdings enthalten fast alle Allgemeinen Geschäftsbedingungen des ZDK die Vereinbarung eines vertraglichen Pfandrechtes, das sich auf die gesamte Geschäftsbeziehung erstreckt.

II. Einzelprobleme

1. Ersatz = konkrete Abrechnung

Grundsätzlich ist der Schädiger berechtigt, den Geschädigten auf eine gleichwertige, aber günstigere Alternative der Schadenbehebung zu verweisen, so lange die Gleichwertigkeit gewahrt bleibt. Unter diesen Voraussetzungen wäre es ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht, bzw., das so genannte Wirtschaftlichkeitsgebot, wenn man dem Geschädigten erlauben wollte, diesen Verweis abzulehnen. Unterstützung erhält das Argument auch durch die Tatsache, dass es zumindest bei der

fiktiven Abrechnung ja nicht um das tatsächliche Interesse des Geschädigten am Erhalt seines Eigentumes geht (wie im Falle der konkreten Reparatur). Anders liegt der Fall aber, sobald eine konkrete Form der Schadenbehebung gewählt wird. Wenn der Geschädigte nämlich tatsächlich repariert oder Ersatz anschafft, entscheidet er sich ja gerade dafür, das Interesse am Eigentum seines Fahrzeuges zu betätigen. In diesem Fall ist ein Verweis aber nicht mehr möglich, weil es sich nicht mehr um eine fiktive, sondern eine konkrete Form der Schadenabrechnung handelt, vgl. AG Hagen, Urteil vom 4.2.2016, Az. 16 C 139/15

2. Die Problematik von Rabatten

Eine höchstrichterliche Entscheidung zu der Frage, ob durch Einräumen von Rabatten oder Festpreisen die 130 % Grenze unterlaufen werden kann, gibt es noch nicht. Der BGH ist im Hinblick auf das Erfordernis, dass der Reparaturweg laut Gutachten in jedem Fall für eine 130 % Reparatur vollumfänglich einzuhalten sei auch sehr streng. Abweichungen werden nicht zugelassen, wenngleich es durchaus Untergerichte gibt, die das nicht so streng sehen. Das Einräumen von Rabatten ist also letztlich als unkalkulierbares Risiko zu sehen. Besser ist es, wenn der Sachverständige von Anfang an mit Gebrauchtteilen kalkuliert und dadurch die erforderlichen Reparaturkosten ggf. Zzgl. einer Wertminderung unter 130 % bleiben. Ein solches Gutachten sollte dann vor Reparatur dem Versicherer in jedem Fall zur Genehmigung vorgelegt werden.

Bei Einräumung sonstiger Rabatte wird häufig die Wirtschaftlichkeit der ursprünglichen Reparatur bestritten, so dass auch hier Vorsicht geboten ist.

3. Durch das Gutachten ist der Wiederbeschaffungswert festgelegt

Gerade die kostspielige 130 % Reparatur versuchen Versicherer immer wieder anzugreifen. Eine besonders beliebte Strategie war es, den Wiederbeschaffungswert laut Gutachten durch ein "Gegengutachten" eines Kürzungsdienstleisters überprüfen

und herunterrechnen zu lassen. Dadurch rutschte dann der eigentlich mit 130 % kalkulierte Schaden plötzlich über die schadenrechtliche Klippe und wurde zum Totalschaden. Diesem Vorgehen hat das OLG Schleswig allerdings schon 2015 eine Absage erteilt, OLG Schleswig, Urteil vom 8.1.2015 - 7 U 5/14

Hat der Geschädigte bereits auf der Grundlage des Gutachtens, das bezogen auf den darin festgestellten WBW einen Schaden unterhalb der 130 Prozent errechnet hat, die Reparatur durchführen lassen, ändert eine nachträgliche Behauptung des Versicherers, der WBW sei niedriger, nichts. Der Geschädigte darf sich vielmehr auf sein Gutachten verlassen und der Schädiger ist ja nicht schutzlos gestellt. Natürlich kann er sich etwaige Ansprüche des Geschädigten gegen seinen Sachverständigen abtreten lassen und gegen diesen dann im Wege des Regresses vorgehen.

4. Ford Flatrate und Totalschaden

Erleidet das Fahrzeug einen Totalschaden geht eine Garantiever sicherung, die man für "teures Geld" mitgekauft hatte ebenfalls unter und wird nutzlos. Allerdings darf der Geschädigte sich die dadurch anteilig nutzlos gewordenen Kosten vom Schädiger wiederholen, wie das AG Neuburg entschieden hat, vgl.

AG Neuburg, 18.12.2006, 3 C 607/06

"Erlischt mit dem unfallbedingten Totalschaden eines Gebrauchtwagens und der damit verbundenen Fahrzeugveräußerung die beim Kauf des Unfallfahrzeuges getroffene Garantievereinbarung und verfällt die entsprechende Garantieprämie, ist der Vermögenswert, der sich unter Berücksichtigung der restlichen Laufzeit der Garantievereinbarung ergibt, zu ersetzen"

5. Der Unternehmergewinnabzug

Aus dem Grundsatz des Bereicherungsverbot es folgt, dass ein Autohaus, das ein autohauseigenes Fahrzeug repariert natürlich grundsätzlich auch nur die Kosten abrechnen darf, die es intern für die Reparatur des firmeneigenen Fahrzeuges auch hatte. In der Praxis wird dieser Unsicherheitsfaktor von den gegnerischen Versicherern mit einem 20 % Abzug an den Reparaturkosten bewertet. Dagegen kann man sich aber wehren, wenn die Werkstatt nachweisen kann, dass zum Zeitpunkt der Reparatur Vollauslastung geherrscht hat. Dann nämlich besteht eine Vermutung dafür, dass aufgrund der Reparatur des firmeneigenen Fahrzeuges ein Fremdfahrzeug gerade nicht repariert werden konnte. Insofern handelt es sich dann wieder um eine legitime Form des entgangenen Gewinns und dem Autohaus dürfen keine Abzüge gemacht werden, wenn es die Vollauslastung zum Zeitpunkt der Reparatur nachweist, vgl. BGH 19.11.2013 (Az. VI ZR 363/12) AG Ingolstadt (Urteil vom 14.02.2017, Az. 11 C 2231/16, Amtsgericht (AG) Saarbrücken (7.5.2014, AZ: 3 C 443/13).

„Der Abzug ist unberechtigt. Die Klägerin hat unbestritten vorgetragen, nahezu ausschließlich Fremdfahrzeuge zu reparieren, dass ihre Werkstatt ausgelastet sei, und dass sie Fremdaufträge habe zurückstellen müssen, um das eigene Fahrzeug instand zu setzen. Damit liegen alle Voraussetzungen vor, damit ein Unternehmergewinn nicht in Abzug zu bringen ist.

Nach anderer Sichtweise, der sich das erkennende Gericht anschließt, kann der geschädigte Betreiber einer auf die Reparatur von Fremdfahrzeugen ausgerichteten Werkstatt, der die beschädigte Sache selbst instand setzt nach § 249 II BGB als Herstellungskosten grundsätzlich das verlangen, was die Instandsetzung in einer fremden Kfz-Werkstatt gekostet hätte, einschließlich des Unternehmergewinns. Eine Ausnahme soll lediglich dann gelten, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Geschädigte infolge einer besonderen Beschäftigungslage in der fraglichen Zeit nicht in der Lage gewesen wäre, die Instandsetzungskapazität seines Betriebes anderweitig gewinnbringend einzusetzen (vgl. BGHZ 54, 82f.; OLG Hamm, Urt. v. 18. 12.1989 – 6 U 94/89, NJW-RR 1990, 468; LG Heidelberg Urt v. 21. 8.1990 – 4 S 24 90, NJW-RR 1991, 352; LG Bochum, Urt v. 21.6.1989 – I O S 61/89 NJW-RR 1989, 1159).

Für den Anspruch auf Ersatz der vollen Reparaturkosten einschließlich des Unternehmergewinns ist § 249 II BGB und nicht § 252 BGB die richtige Anspruchsgrundlage. Denn es geht nicht darum, ob dem Geschädigten Ersatz für einen ihm entgangenen Gewinn wegen des Verlustes anderer Aufträge zusteht, sondern um die Frage, ob der Gewinn, den die Reparaturwerkstatt gewöhnlich einkalkulieren würde, im Falle der Selbstreparatur zu den erforderlichen Kosten im Sinne von § 249 II BGB zu rechnen ist (LG Heidelberg, Urt. v. 21.8.1990 – 4 S 24/90, NJW-RR 1991, 352).

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Geschädigte durch die Beschädigung einer ihm gehörenden Sache nicht bessergestellt werden soll als er ohne das schädigende Ereignis dastünde. Andererseits ist anerkannt, dass überpflichtmäßige Anstrengungen des Geschädigten den Schädiger nicht entlasten sollen. Sofern die Werkstatt des Geschädigten vorrangig auf die gewerbsmäßige Reparatur fremder Fahrzeuge ausgerichtet ist, ist davon auszugehen, dass die Reparatur eines eigenen Fahrzeugs den Werkstattbetrieb beeinträchtigt und somit eine überpflichtmäßige Anstrengung des Geschädigten gegeben ist. Damit der Schädiger durch letztere nicht auf Kosten des Geschädigten entlastet wird, ist eine Anrechnung auf Basis der üblicherweise anfallenden Kosten einer Fremdreparatur – einschließlich des Unternehmergewinns – geboten.

Der Subjektsbezogenheit des Schadensersatzbegriffs, demzufolge eine dem Geschädigten zur Verfügung stehende besonders vorteilhafte Herstellungsweise dem Schädiger zugute kommen muss (vgl. BGHZ 54, 82 ff), wird dadurch Rechnung getragen, dass auch nach dieser Auffassung der Unternehmergeinnanteil nicht ersetzt wird, wenn der Geschädigte infolge einer besonderen Beschäftigungslage in der fraglichen Zeit ohnehin nicht in der Lage gewesen wäre, die Instandsetzungskapazität seines Betriebes anderweitig gewinnbringend einzusetzen (vgl. AG Marl: Kein Abzug des Unternehmergewinns bei Selbstinstandsetzung eines zum Betriebsvermögen gehörenden Pkw durch Kfz-Fachwerkstatt, NZV 2010; 525).“

Wie kann die Werkstatt Vollaustattung nachweisen? Entweder durch Vorlage eines anonymisierten Ausdrucks aus dem Terminbuch oder indem die verkauften mit den verkaufbaren Stunden verglichen werden. Zwar ist der Schädiger beweisbelastet für die Behauptung, es habe keine Vollaustattung vorgelegen. Das Autohaus trifft aber insofern eine so genannte sekundäre Darlegungslast. Das bedeutet, es muss schon etwas "Butter bei die Fische geben" .Daher auch die Notwendigkeit zur Vorlage des Ausdrucks aus dem Werkstattplaner.

Bei der fiktiven Abrechnung eines werkstatteigenen Fahrzeuges, gibt es durchaus Gerichte, die ohne weitere Problematisierung den vollen Betrag zusprechen. Rechnet der Geschädigte, der selbst eine Kfz-Reparaturwerkstatt betreibt, den Unfallschaden am werkstatteigenen Fahrzeug fiktiv ab, scheidet ein Abzug eines Pauschalbetrags als nicht zu erstattender Unternehmergewinn aus, entscheidet etwa das AG Lingen.

Das Gericht argumentiert: Bei der konkreten Abrechnung komme es nach der BGH-Rechtsprechung darauf an, ob die Werkstatt während der Reparatur ausgelastet war. Da bei der fiktiven Abrechnung ein Reparaturzeitraum nicht bestimmbar ist, könne die Auslastungsfrage nicht geprüft werden (AG Lingen, Urteil vom 23.02.2021, Az. 4 C 164/20 und LG Osnabrück, Beschluss vom 01.12.2021, Az. 4 S 72/21)

6. Kosten für Zulassungsdienst

Der Geschädigte muss sich nach herrschender Meinung nicht mit einer Pauschale für An- und Abmeldekosten begnügen. Vielmehr darf in der heutigen Zeit auch ein Zulassungsdienst in Anspruch genommen werden, vgl.

AG Aue, Urteil vom 30.01.2009 – 3 C 0860/08 und LG Gießen, 3. Zivilkammer, vom 13.12.2006 – 3 O 235/05:

„... Die von der Klägerin geltend gemachten Zulassungskosten in Höhe von 110 Euro sind in voller Höhe erstattungsfähig. Die Klägerin war entgegen der Ansicht der

Beklagten nicht dazu verpflichtet, zur Schadensgeringhaltung das Ersatzfahrzeug selbst zuzulassen. Sie durfte vielmehr die Zulassung von der Autohaus ... gegen Erstattung der üblichen Vergütung vornehmen lassen. Ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht des § 254 Abs. 2 S. 1 BGB liegt nur dann vor, wenn der Geschädigte vorwerfbar gegen Gebote des eigenen Interesses verstößt, d.h. wenn ein Verschulden gegen selbst vorliegt. Davon kann jedoch hier keine Rede sein, da die Inanspruchnahme des Zulassungsservice eines Autohauses beim Erwerb eines Neufahrzeugs durch den Käufer die Regel ist.“

Zudem dürfte es wohl unstrittig sein, dass der Geschädigte mit dem Schadensersatz verfahren kann, wie er möchte, ob er ihn also tatsächlich für Ummeldekosten in diesem Umfang ausgibt, ist gleichgültig. Unstrittig ist der neue Pkw angemeldet worden.

Neben den Kosten für die Kennzeichen und die Behördengebühr, die jeweils nur durchgereicht wurden, hat das Autohaus für den Aufwand von einer Stunde einen Betrag von 68 Euro netto berechnet. Damit verstößt der Geschädigte nicht gegen die Schadensminderungspflicht (AG Biberach an der Riß, Urteil vom 03.02.2017, Az. 8 C 921/16,

7. Beilackierung, Beipolieren, Lackierräder

Unterschieden werden muss in diesem Bereich vor allem zwischen konkreter und fiktiver Abrechnung. Rechnet der Geschädigte konkret ab, das heißt lässt er tatsächlich reparieren, ist er durch das so genannte Werkstatttrisiko geschützt. Ist eine Beilackierung im Gutachten vorgesehen und wurde dieses dann auch durchgeführt, dürfte das grundsätzlich unproblematisch sein (LG Wuppertal 25.10.12, 9 S 280/11, AG Paderborn 4.11.14, 50 C 169/14).

Problematischer ist die Sachlage zu beurteilen, wenn der Geschädigte “nur” fiktiv abrechnet. In diesem letzten Fall lässt sich noch gar nicht sagen, ob eine Beilackierung

tatsächlich notwendig war oder nicht. Folglich kürzen die Versicherer den Beilackierungsaufwand in der Regel aus der Rechnung.

Die Rechtsprechung hierzu ist im Bereich der fiktiven Abrechnung nicht einheitlich und es gibt "solche und solche Urteile".

8. Die Verbringungskosten

Kaum eine andere Position ist so umstritten in der Regulierungspraxis wie die Verbringungskosten. Ob nun pauschal 80 oder 100 Euro gezahlt wurden, Unsicherheiten auf Seiten der Autohäuser sind geblieben insbesondere darüber, was genau vorgetragen werden muss, damit die ursprünglich berechneten Verbringungskosten dann auch gezahlt werden.

Unstreitig gehören die Verbringungskosten zunächst einmal zum regulären Schadenersatzanspruch. Bei einer tatsächlich durchgeführten Reparatur in einer Markenwerkstatt, die keine eigene Lackiererei hat, gehören die Verbringungskosten zum vom gegnerischen Haftpflichtversicherer zu ersetzenden Schaden (AG Günzburg, Urteil vom 6.9.2011, Az. 1 C 164/11).

Der Versicherer kann vom Geschädigten auch nicht verlangen, dass er eine Werkstatt sucht, die eine eigene Lackiererei hat, um Verbringungskosten zu vermeiden (AG Backnang, Urteil vom 16.8.2012, Az. 6 C 225/12).

Der eintrittspflichtige Haftpflichtversicherer muss bei einer tatsächlich durchgeführten Reparatur die berechneten Verbringungskosten erstatten, wenn die sich im Rahmen dessen halten, was im Schadengutachten prognostiziert war. Denn solche Verbringungskosten darf der Geschädigte schadenrechtlich für erforderlich halten, AG Hattingen (Urteil vom 18.3.2016, Az. 11 C 211/15)

Wenn eine Reparaturfirma die firmen- oder gruppeneigene Lackiererei räumlich ausgelagert hat, sind Verbringungskosten zu ersetzen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 19.1.2010, Az. I-1 U 140/09,).

Wie immer im Haftpflichtschadenrecht muss unterschieden werden zwischen der werkvertraglichen Frage im Verhältnis zwischen der Werkstatt und dem Geschädigten und der schadenrechtlichen im Verhältnis vom Geschädigten zum gegnerischen Versicherer.

Wenn bei einem Werkvertrag über die Gesamtkosten oder über einzelne Positionen der Rechnung keine konkrete vorherige Vereinbarung vorliegt, darf die Werkstatt gemäß § 632 Abs. 2 BGB „das Übliche“ berechnen.

Das, was die Werkstatt in nach § 632 Abs. 2 BGB zulässiger Weise an den Geschädigten berechnet, muss der Versicherer auch erstatten.

Mit dem AG Landshut und dem AG Mühlhausen haben zwei Gerichte die Position von Kfz-Werkstätten gegenüber den Versicherern gestärkt: Beide Gerichte halten bei den Verbringungskosten einen Aufwand von 1,5 Stunden für angemessen.

AG Landshut: Berechnet die Werkstatt Verbringungskosten (hin und zurück) mit einem Aufwand von 1,5 Stunden, ist das jedenfalls bei den konkreten Umständen des Falls nicht zu beanstanden. Im Übrigen sind die Kosten dem Geschädigten in Rechnung gestellt und schon von daher erstattungspflichtig (AG Landshut, Urteil vom 10.6.2016, Az. 3 C 565/16).

Ebenso sieht es das AG Mühlhausen: Bei einer einfachen Transportentfernung von 12,5 km sind 1,5 Stunden angemessen. So war es auch im Schadengutachten notiert und so ist es berechnet, und schon deshalb ist das aus Sicht des Geschädigten erforderlich im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB (AG Mühlhausen, Urteil vom 24.6.2016, Az. 3 C 90/16).

Der Schädiger kann vom Geschädigten nicht verlangen, dass dieser das Fahrzeug nach der Karosseriereparatur selbst zur Lackiererei fährt, um die Verbringungskosten zu ersparen. AG Hamburg-Bergedorf, Urteil vom 21.04.2017, Az. 409 C 195/16

Im großen Stil wenden Versicherer ein, die Verbringung sei vom Lackierer durchgeführt worden. Doch es ist eindeutig: Es kommt nicht darauf an, wie der Lackierer und die Reparaturwerkstatt im Innenverhältnis abrechnen, wenn der Transport zur Lackiererei und zurück vom Lackierer durchgeführt wurde. Es kommt nur darauf an, dass das Fahrzeug überhaupt verbracht wird (AG Bremen, Urteil vom 28.04.2017, Az. 19 C 509/16).

Das Urteil formuliert eine Selbstverständlichkeit. Dass der Generalunternehmer auch dann nach außen abrechnet, wenn ein Subunternehmer Leistungen erbringt, ist der Normalfall. Die interne Kalkulation, so auch das AG Bremen, muss nicht offengelegt werden.

Auch das AG Duisburg-Ruhrort (Urteil vom 25.01.2017, Az. 8 C 140/15) ordnet diese Frage dem Innenverhältnis von Werkstatt und Lackierbetrieb zu.

Die Verbringungskosten stehen dem Geschädigten auch fiktiv zu, wenn sie bei einer konkreten Reparatur anfallen würden. Denn die Reparaturkosten können bei der fiktiven Abrechnung nicht in „angefallene“ und „nicht angefallene“ Einzelposten unterteilt werden (BGH, Urteil vom 19.2.2013, Az. VI ZR 401/12)

9. Muss der Geschädigte Fremdrechnungen vorlegen?

Die Antwort darauf gibt das Versicherungsvertragsgesetz. Es heißt dort:

Gemäß § 119 ABS. 3 VVG kann der Versicherer von dem Dritten Auskunft verlangen, soweit sie zur Feststellung des Schadenereignisses und der Höhe des Schadens

erforderlich ist. Belege kann der Versicherer insoweit Verlagen, als deren Beschaffung dem Dritten billigerweise zugemutet werden kann.

Dies ist bei der Reparaturrechnung sicherlich unproblematisch der Fall, auch beim Mietwagenvertrag. Aber was ist mit der Zulassungsbescheinigung des Mietwagens oder womöglich sogar der Fremdlackierrechnung ? Diese Unterlagen können vernünftigerweise vom Geschädigten nicht mehr so einfach zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund kann es auch keine Pflicht geben, diese vorlegen zu müssen. Das wurde im Ergebnis auch in der Rechtsprechung schon so gesehen, vgl. AG Sonthofen 23.11.16, 1 C 160/16.

Allerdings kann sich der Versicherer natürlich bei Nichtvorlage immer auf den Standpunkt stellen, dass die Unterlagen zur Regulierung nicht ausreichen würden und sich verklagen lassen. Da die allerwenigsten Geschädigten und erst recht nicht die Autohäuser auch tatsächlich klagen möchten, wird man in der Praxis daher Kompromisslösungen finden müssen. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel die Fremdlackierrechnung zu schwärzen und ohne Zahlen vorzulegen. Dann ist ersichtlich auf der einen Seite, dass tatsächlich lackiert und damit verbraucht worden ist, auf der anderen Seite müssen nicht die internen Konditionen preisgegeben werden.

10. Hilfestellung bei der Gutachtenerstellung

Gemeint ist, dass der Sachverständige die Hebebühne oder den Arbeitsplatz des Autohauses benutzt, um das Gutachten ordnungsgemäß zu erstellen. Dadurch, dass der Arbeitsplatz blockiert wird, entsteht dem Autohaus natürlich ein "Schaden".

Insofern müsste eigentlich die Werkstatt dem Gutachter die Kosten in Rechnung stellen. Wenn die Werkstatt die Position an den Kunden berechnen will, muss geklärt sein, dass der Kunde die Werkstatt auch dazu beauftragt hat. Insofern empfiehlt sich ein Zusatz auf dem Reparaturauftrag und auf dem Gutachtenauftrag: "Wenn erforderlich, soll der

Gutachter die Hebebühne oder den Arbeitsplatz des Monteurs kostenpflichtig benutzen dürfen”.

Tatsächlich werden diese Kosten von Versicherungen natürlich deshalb nicht übernommen -oder nur gekürzt übernommen- weil vermutet wird, dass es sich um eine versteckte Provision des Autohauses und des Gutachters handelt. Wichtig ist daher immer den konkreten Aufwand und die Notwendigkeit der Inanspruchnahme vorzutragen.

11.Kosten für Reparaturablaufplan

Immer wieder verlangen Versicherer im Hinblick auf die Mietwagenkosten oder die Nutzungsausfallentschädigung die Vorlage eines Reparaturablaufplans. Wenn der Versicherer einen solchen Reparaturablaufplan anfordert, muss er die dafür entstehenden Kosten erstatten (hier 75 Euro), LG Mosbach, Urteil vom 31.10.2012 - 5 S 51/12, in Verbindung mit AG Buchen, Urteil vom 31.5.2012 - 1 C 76/12 So auch: AG Horb am Neckar, Urteil vom 22.6.2015 -1 C 130/15, AG Schwandorf, Urteil vom 03.11.2016 — 1 C 653/16, AG Gelsenkirchen, Urteil vom 02.02.2017 - 201 C 453/16.

Bevor also einfach in “vorausgehendem Gehorsam” ein Reparaturablaufplan mitgeschickt wird, sollte man abwarten, bis er von der gegnerischen Versicherung angefordert wird, um die dann anfallenden Kosten zumindest abrechnen zu können.

Es sind allerdings auch Urteile bekannt, die die Kosten für die Anfertigung eines Reparaturablaufplanes schon dann zugestehen, wenn der Versicherer -auch ohne dieses explizit anzufordern- außergerichtlich eine weitere Zahlung auf die ersatzfähigen Tage verweigert hat.

12.Berechnung der Probefahrt

Es gibt viele gute Gründe, weshalb nach erfolgter Reparatur eine Probefahrt durchgeführt werden muss. Der Klassiker ist sicherlich die Arbeit an den Achsen, Erneuern von Achsteilen oder Einstellarbeiten. Aber auch die Problematik von Windgeräuschen darf nicht außer Acht gelassen werden. Insbesondere beim Austausch großflächiger Karosserieteile zum Beispiel Türen muss geprüft werden, ob auch bei hoher Geschwindigkeit die Windgeräusche sich im Normalbereich aufhalten. Dasselbe gilt für die Assistenzsysteme. Auch hier ist eine gewissenhafte Prüfung nach Reparatur notwendig.

Zwar wenden die Versicherer dann immer wieder ein, die Kosten für eine solche Probefahrt seien ja in den "Gemeinkosten" enthalten, aber das ist letztlich nicht mehr als eine unbewiesene Behauptung und ein Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Werkstatt, die immer noch selber bestimmt, was sie wie in Rechnung stellt. So hat zum Beispiel das AG Stuttgart wörtlich entschieden, dass die Kosten für eine Probefahrt gerade nicht in den Gemeinkosten enthalten sind, AG Stuttgart 43 C 2284/17 Urteil vom 21.11.2017. Derselben Ansicht ist auch das AG Stade (Urteil vom 14.05.2018, 63 C 28/18).

Im Übrigen: was würde es denn bedeuten, wenn die Kosten entsprechend der Behauptung mancher Versicherer in den Gemeinkosten enthalten wären? Dann würde sich der Stundenverrechnungssatz entsprechend erhöhen, so dass letztlich kein Unterschied festgestellt werden könnte.

13. Kosten für Kostenvoranschlag

Verzichtet der Geschädigte auf die Einholung eines Sachverständigengutachtens, darf er die Kosten, die die Werkstatt ihm für die Erstellung eines Kostenvoranschlages in Rechnung stellt natürlich ersetzt verlangen, denn die maßgebliche Regelung des § 632 BGB lautet, dass der Kostenvoranschlag nur "im Zweifel" kostenlos ist. Ist Berechnung vereinbart, sind diese Kosten natürlich auch zu erstatten.

14. Reinigungskosten

Unfallbedingte Reinigungskosten sind erstattungsfähig

Besonders hilfreich ist es, wenn im Vortrag zum Umfang und Notwendigkeit der Reinigung direkt Ausführungen erfolgen, warum eine Reinigung über das übliche Maß hinaus erforderlich war. Manchmal sagt auch ein Bild mehr als "tausend Wort".

Mit etwas Darlegungsaufwand zu der Notwendigkeit der Reinigungskosten werden diese gerichtlich meistens auch zugesprochen, vgl. ZB AG Baden-Baden, Urteil vom 09.06.2016, Az. 1 C 92/16; AG Bühl, Urteil vom 01.09.2016, Az. 7 C 101/16, AG Gernsbach, Urteil vom 15.09.2016, Az. 1 C 121/16, AG Rastatt, Urteil vom 23.09.2016, Az. 3 C 235/16) AG Wuppertal, Urteil vom 10.10.2016, Az. 31 C 230/16, AG Hattingen, Urteil vom 04.10.2016, Az. 11 C 153/16

Dies gilt insbesondere bei Arbeiten im Innenraum, großflächigeren Glasschäden mit Glasbruch ins Innere des Fahrzeuges hinein.

15. Pauschale für Kleinteile ist erstattungspflichtig

Auch die Pauschale für Kleinteile ist neben den in der Rechnung bezeichneten Originalkleinteilen mit eigener Teilenummer selbstverständlich erstattungsfähig. Insofern muss die Versicherung deutlich darauf hingewiesen werden, dass es nicht um eine "Doppelberechnung" geht, sondern tatsächlich um verschiedene Positionen, eben einerseits Herstellerkleinteile, andererseits "no Name Kleinteile", wie Schmierstoffe oder Öle.

AG Ravensburg (Urteil vom 25.04.2017, Az. 9 C 127/17, LG München I (Urteil vom 07.04.2016, Az. 19 S 1991/16, AG Schwandorf (Urteil vom 03.11.2016, Az. 1 C 653/16

16. Standkosten

Hierbei handelt es sich um eine eigenständige Schadensersatzposition, die gerade nicht Teil eines bereits abgedeckten Schadensersatzbereichs wäre. Sie ist auch als Herstellungsaufwand vollständig ersatzfähig. Dass die Standkosten sozial adäquat kausal angefallen sind, ist durch die Tatsache der Reparatur bzw. Ersatzanschaffung hinreichend dargelegt.

Ebenso

BGH, Urteil vom 5.2.2013 – VI ZR 363/11:

„... Mit Recht stellt das Berufungsgericht darauf ab, dass ein nicht mehr fahrbereites Kraftfahrzeug mit zerstörten Scheiben nicht irgendwo auf der Straße abgestellt werden kann, sondern untergestellt werden muss. Das sichere Unterstellen in einer Kfz-Werkstatt ist eine nahe liegende und angemessene Maßnahme. Die dafür anfallenden Kosten sind erstattungsfähig. Dass sie diejenigen übersteigen, die für eine gewerbliche Abstellmöglichkeit, etwa in einem Parkhaus, angefallen wären, hat die für eine Verletzung der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB) darlegungs- und beweispflichtige Beklagte auch mit der Revision nicht konkret vorgetragen. Entgegen den Ausführungen der Revision ist es nicht Sache des Klägers, insoweit Ermittlungen anzustellen und deren Ergebnis vorzutragen. Der Zeitraum des Verbleibs des Fahrzeugs ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts angesichts der Feiertage zu Weihnachten und zum Jahreswechsel und der Wochenenden sowie des erst Anfang Januar zugänglichen schriftlichen Gutachtens nicht zu beanstanden.“

Die Standkosten betragen je nachdem wo das Fahrzeug abgestellt wird (Parkplatz oder Halle) in der Regel zwischen 8 und 12 Euro netto pro Tag. Die Standkosten fallen schon an für den Zeitraum der Schadenfeststellung, wenn das Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher war. Ob für den Reparaturzeitraum Standkosten anfallen ist streitig.

17.Unfall bei der Probefahrt

Bei einem ‚normalen‘ Unfall ist die Sachlage klar: „Grundsätzlich deckt die Haftpflichtversicherung Schäden bei anderen ab. Die Schäden am Fahrzeug sind Sache der Vollkaskoversicherung“.

Ein potenzieller Käufer darf davon ausgehen, dass das Fahrzeug, mit dem er die Probefahrt unternimmt, Vollkaskoversichert ist. Eine entsprechende Vereinbarung vor Fahrtantritt ist daher umso wichtiger, denn wenn es zum Unfall kommt, haftet der potenzielle Käufer nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit anteilig auf den gesamten Schaden, ansonsten begrenzt auf die Selbstbeteiligung.

18.Aufschläge auf Fremdrechnungen

Aufschläge auf Fremdrechnungen finden in der Praxis natürlich häufig statt. Eine andere Frage ist aber, wie derartige Aufschläge schadenrechtlich zu betrachten sind: Muss die Versicherung nur den Betrag aus der Fremdrechnung zahlen oder muss sie die Aufschläge, die das Autohaus macht, akzeptieren.

Unserer Ansicht nach muss hier differenziert werden: Handelt es sich um rein willkürliche Aufschläge auf eine ansonsten „so übliche“ Fremdrechnung, wird es schwer zu begründen, mit welchen Argumenten die Aufschläge verlangt werden. Dass war auch in dem anliegenden Urteil des OLG Celle so.

Erfolgen die Aufschläge allerdings aus nachvollziehbaren Gründen, etwa weil die Werkstatt auch noch einen Teil der Leistungen erbracht hat oder es sich bei den in der Fremdrechnung ausgewiesenen Beträgen um interne Sondervereinbarungen handelt, die einem Dritten so niemals zugänglich wären, dürfte das anders zu beurteilen sein.

OLG Celle, Urteil vom 08.07.1997 – 5 U 15/97:

„... Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg. Auch unter Berücksichtigung des Berufungsvortrages vermag sie nicht darzustellen, daß der geltend gemachte Betrag von 3.775,93 DM ein Schaden im Sinne des § 249 BGB ist. Danach kann der Gläubiger vom Schädiger (nur) den zur Wiederherstellung der beschädigten Sache erforderlichen Geldbetrag verlangen. Erforderlich sind dabei Aufwendungen, die zweckmäßig und notwendig sind. Dies gilt für den hier in Rede stehenden Geldbetrag nicht.

Die Differenz zwischen den Rechnungen der Firma T. und dem Gutachten der DEKRA scheint – etwas anderes trägt die Klägerin nicht nachvollziehbar vor – darauf zu beruhen, daß die Firma T. auf die Fremdrechnungen und die eigentliche eigene Rechnung einen jeweils 10%igen Aufschlag vorgenommen hat (so die Stellungnahme der DEKRA vom 26. Juni 1995). Zu diesem Vorgehen war die Firma T. in ihrem Vertragsverhältnis zur Klägerin nicht berechtigt. Die Klägerin trägt weder vor, daß dies der „vereinbarten Vergütung“ entspricht, noch daß insoweit eine „taxmäßige Vergütung“ oder „übliche Vergütung“ (§§ 631, 632 BGB) vorliegt. Damit hat die Klägerin in ihrem Vertragsverhältnis zur Firma T. möglicherweise ohne rechtlichen Grund Leistungen in der geltend gemachten Höhe von 3.775,93 DM erbracht; jedenfalls aber hat sie gegenüber dem Schädiger ihres Lastkraftwagens und dessen Versicherer keinen unfallbedingten Schaden gemäß § 249 BGB nachzuweisen vermocht.“

19.Vorschadenrechtsprechung

Vorschäden am eigenen Fahrzeug sind ungefragt zu offenbaren, da man sich ansonsten der Gefahr des (versuchten) Versicherungsbetruges aussetzt. Eine andere Frage ist, wie die Vorschäden im Hinblick auf die neu hinzutretenden Schäden abgegrenzt werden können.

In jedem Fall sollte der Gutachter sofort informiert werden, damit er eine Abgrenzung vornehmen kann.

Viele Gerichte verweigern nämlich den Schadenersatz komplett, wenn es dem Geschädigten nicht gelingt bei Schadenüberlagerungen plausibel darzulegen, was Vorschaden ist und was Neuschaden.

Nach Ansicht des BGH darf eine Klage auf Schadenersatz aus einem Verkehrsunfall allerdings nicht allein mit der Begründung abgewiesen werden, dass der Kläger auch den Ersatz von Schäden verlangt, die nach Überzeugung des Gerichts nicht aus dem Unfallereignis herrühren (BGH DAR 90, 224 = zfs 90, 258).

Der Unsicherheit, ob Vorschäden durch den streitgegenständlichen Unfall überdeckt worden sind, könne vielmehr durch die Schadensschätzung durch den Richter berücksichtigt werden und ein angemessener Abschlag vorgenommen werden (BGH DAR 90, 224).

20. Pflicht zur Nachbesichtigung?

Der Geschädigte bei einem Kraftfahrzeugunfall darf sich grundsätzlich auf ein von ihm eingeholtes Sachverständigengutachten zur Schadensermittlung verlassen (BGH 20.6.1989 – VI ZR 334/88) und seinen Schaden allein auf der Grundlage eines derartigen Gutachtens abrechnen, das auch als Basis für die Schätzung des Reparaturschadens durch ein Gericht gem. § 287 Abs. 1 ZPO in der Regel ausreicht. Etwas anderes gilt allenfalls dann, wenn das eingeholte Gutachten derart gravierende Mängel aufweist, dass dies auch für den Geschädigten ohne weiteres erkennbar ist. Dies hat der Schädiger bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherung hinreichend substantiiert darzulegen. Der Schädiger hat daher grundsätzlich auch keinen Anspruch auf Nachbesichtigung eines verunfallten Fahrzeuges (LG München ZfS 1991, 123; LG Kleve 29.12.1998 – 3 O 317/98, andere Ansicht AG Heilbronn 24.10.2007 – 9 C 1648/07).

Vor diesem Hintergrund sollte der Versicherer, wenn er das Fahrzeug nachbesichtigen will, immer konkret zur Stellungnahme dahingehend aufgefordert werden, was genau er denn durch die Nachbesichtigung zu erfahren erhofft. Maßgeblich ist nämlich, dass eine Nachbesichtigung, die nur dem Zwecke der Ausforschung dient, nicht erlaubt werden muss. Zu fordern sind mindestens nachvollziehbare und plausible Argumente.

Im Fall der 130 % Reparatur dürfte ein berechtigtes Nachbesichtigungsverlangen darin liegen, dass sich der Versicherer vergewissern möchte, ob tatsächlich sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens repariert worden ist oder es Abweichungen im Reparaturablauf gegeben hat.

21. Kosten für Erstellung des Kostenvoranschlages

Die Kosten für die Erstellung des Kostenvoranschlages sind nur "im Zweifel" nicht zu vergüten, wie das Gesetz unmissverständlich klarstellt in § 632 Abs. 3 BGB. Das bedeutet, dass immer dann, wenn mit dem Kunden vereinbart worden ist, dass diese Kosten zu übernehmen sind, diese auch von der Versicherung übernommen werden müssen.

Das Amtsgericht Köln, 6.2.2012, AZ: 262 C 208/11 hat diesbezüglich entschieden:

„... die Klägerin ist als Geschädigte berechtigt, zwecks Ermittlung der ihr durch das Unfallereignis zugefügten Schäden an ihrem Fahrzeug und entsprechender Geltendmachung gegenüber dem Schädiger, hier der Beklagten, einen Kostenvoranschlag bzw. ein Sachverständigengutachten einzuholen. Dass sie sich vorliegend für die Einholung eines Kostenvoranschlages entschieden hat, ist nicht zu beanstanden, um so mehr, als die Einholung eines Sachverständigengutachtens, welches die Klägerin vorliegend angesichts der Überschreitung der Bagatellgrenze des Unfallschadens, die das erkennende Gericht mit 600 bis 700 Euro ansetzt, auch hätte in Auftrag geben können, wesentlich höhere Kosten verursacht hätte.

Der Umstand, dass die Kosten für einen Kostenvoranschlag ganz oder teilweise dann gutgeschrieben werden, wenn die Reparaturmaßnahme tatsächlich in Auftrag gegeben wird, hindert eine Ersatzfähigkeit im Falle der fiktiven Abrechnung nicht. Denn im Falle der fiktiven Abrechnung läßt der Geschädigte sein Fahrzeug gerade nicht reparieren, weshalb eine Verrechnung tatsächlich nicht vorgenommen wird und der Geschädigte letztlich auf den Kosten des Kostenvoranschlags „hängen bleibt“. Es ist auch kein Grund ersichtlich, warum ein Geschädigter, der sich mit der Einholung eines Kostenvoranschlags begnügt und dem Schädiger insoweit die höheren Kosten eines Sachverständigengutachtens erspart, schlechter gestellt werden soll, als ein Geschädigter, der ebenfalls fiktiv abrechnet, aber (bei Überschreiten der Bagatellgrenze) ein teureres Sachverständigengutachten einholt, dessen Kosten der Schädiger ersetzen müßte. ...“

22. Vorfinanzierungspflicht über Kaskoversicherung ?

Grundsätzlich gilt, dass die Kaskoversicherung nicht der Entlastung des Schädigers dient und daher keine generelle Pflicht besteht, diese zur Vorfinanzierung in Anspruch zu nehmen. Etwas anderes könne nur dann gelten, wenn von vorne herein absehbar ist, dass eine Quote angewendet werden wird und es daher zu einer Abrechnung nach Quotenvorrecht kommt.

Wenn nach einer (freiwilligen) Vorfinanzierung der Haftpflichtversicherer binnen einer Frist, die sich aus dem Vollkaskovertrag ergibt und meistens sechs Monate bis ein Jahr beträgt, ausgleicht, wird der Schaden in der Kaskoversicherung schadenfrei gestellt und es tritt keine Rückstufung ein. Von daher ist die Vorfinanzierung durchaus noch immer das „Mittel der Wahl“ um Ausfallzeiträume gering zu halten.

III. Standkosten

Grundsatz

Hierbei handelt es sich um eine eigenständige Schadensersatzposition, die gerade nicht Teil eines bereits abgedeckten Schadensersatzbereichs wäre.

Sie ist auch als Herstellungsaufwand vollständig ersatzfähig. Dass die Standkosten sozial adäquat kausal angefallen sind, ist durch die Tatsache der Reparatur bzw. Ersatzanschaffung hinreichend dargelegt. Der BGH gibt dann auch Anspruch auf die Zahlung dieser Standkosten seit vielen Jahren. Er hat beispielsweise klargestellt:

BGH, Urt. v. 14.06.1983 – VI ZR 213/81:

„Im Streitfall hat das Berufungsgericht jedoch bereits festgestellt, daß dem Kläger in Zukunft jedenfalls als Folge des Unfalls vom 15.10.1979 noch weitere Unterstellkosten und Zinsen wegen der Mietwagenkosten entstehen. Bei dieser Sachlage war der Feststellungsanspruch jedenfalls seinem Wortlaut nach bereits begründet.“

Und dies in einem neueren Urteil auch noch einmal bestätigt:

BGH, Urteil vom 5.2.2013 – VI ZR 363/11:

„... Mit Recht stellt das Berufungsgericht darauf ab, dass ein nicht mehr fahrbereites Kraftfahrzeug mit zerstörten Scheiben nicht irgendwo auf der Straße abgestellt werden kann, sondern untergestellt werden muss. Das sichere Unterstellen in einer Kfz-Werkstatt ist eine nahe liegende und angemessene Maßnahme. Die dafür anfallenden Kosten sind erstattungsfähig. Dass sie diejenigen übersteigen, die für eine gewerbliche Abstellmöglichkeit, etwa in einem Parkhaus, angefallen wären, hat die für eine Verletzung der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB) darlegungs- und beweispflichtige Beklagte auch mit der Revision nicht konkret vorgetragen. Entgegen den Ausführungen der Revision ist es nicht Sache des Klägers, insoweit Ermittlungen anzustellen und deren Ergebnis vorzutragen. Der Zeitraum des Verbleibs des Fahrzeugs ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts angesichts der Feiertage zu Weihnachten und zum Jahreswechsel und der Wochenenden sowie des erst Anfang Januar zugänglichen schriftlichen Gutachtens nicht zu beanstanden.“

Im Hinblick auf die berechenbare Höhe der Standkosten werden in der Regel zwischen acht und zwölf Euro netto pro Tag berechnet.

Standkosten für Elektrofahrzeuge sind mit deutlich höheren Werten anzusetzen, wobei sich hier erst Erfahrungswerte herauskristallisieren müssen in Form dessen, was als „üblich“ angesehen wird. Der Lagerungsaufwand für Elektrofahrzeuge ist jedenfalls deutlich höher, da wegen der Brandschutzvorschriften eine Lagerung nur möglich ist auf brandsicherem Untergrund und mit hinreichend Abstand zum nächsten Fahrzeug.

IV. Mietwagenkosten

1. Mietwagen früher zurückgegeben ?

Häufig wenden Versicherer ein, dass ein frühzeitig zurückgebener Mietwagen gerade indizieren würde, dass kein Nutzungswille mehr besteht. Das wird in der Rechtsprechung aber nicht so gesehen, vgl.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 – I-1 U 151/06

“Dem steht nicht entgegen, dass er am 18. März 2004 das angemietete Ersatzfahrzeug an die Vermieterin zurückgegeben hatte. Wird ein nach einem Unfallereignis gemieteter Ersatzwagen zurückgegeben, so ist dies kein Indiz dafür, dass der Geschädigte in der Folgezeit seinen eigenen Wagen ohne den Unfall nicht benutzt hätte; allein schon nach der Lebenserfahrung ist davon auszugehen, dass der Halter und Fahrer eines privat genutzten Wagens sein Fahrzeug laufend in Gebrauch nimmt (OLG Celle VersR 1973, 717, 718).”

2. Der Mietwagenvertrag

Vertrag richtig ausfüllen

Warum ist es so wichtig die Verträge im Vorfeld richtig auszufüllen? Vor allem deshalb, weil dadurch viele beweisrechtliche Probleme vermieden werden können, denn man muss nicht nur Recht haben, man muss sein Recht auch beweisen können. Und genau hier kommt es im Nachhinein häufig zu erheblichen Problemen, wenn Mietverträge im Vorfeld nicht richtig ausgefüllt worden sind und beispielsweise die restlichen

Mietwagenkosten eingeklagt werden sollen. Auch die außergerichtliche Abrechnung mit den Versicherungen gestaltet sich schwierig, wenn durch einen unterschriebenen Mietvertrag etwa tatsächlich in Anspruch genommene Zusatzleistungen nicht mehr belegt, werden können (wie eine weitergehende Haftungsreduzierung oder die Inanspruchnahme von Winterreifen).

Die richtige Mietwagenklasse

Höherwertige Fahrzeuge generieren einen höheren Ausfallschaden als kleinere Fahrzeuge. Um hier eine verlässliche Differenzierung möglich zu machen, wurden sämtliche Fahrzeuge von der Schwacke-Organisation in so genannte Mietwagen Klassen eingeteilt. Je hochwertiger ein Fahrzeug, desto höher ist seine Mietwagenklasse. Im Unfallschadenfall besteht dann Anspruch auf Zahlung eines Mietwagens für die Klasse, in die das Unfallfahrzeug eingestuft worden ist. Häufig erfolgt die Einstufung des Unfallfahrzeuges bereits im Gutachten durch den Gutachter.

Eine Herabstufung der ersatzfähigen Klasse wird bei den Mietwagenkosten (anders als beim Nutzungsausfall) von den meisten Gerichten nicht befürwortet. Schließlich richte sich der Anspruch auf Ersatz der Mobilität und nicht wie beim Nutzungsausfall auf einen kommerzialisierten Schaden.

Zudem ist es üblich, bei Klassengleicher Anmietung einen Abzug von 2 - 15 % der erstattungsfähigen Mietwagenkosten vorzunehmen (je nach Gericht), wobei die Argumentationslinie dafür wie folgt verläuft: Der Geschädigte soll am Unfall nicht verdienen dürfen (Bereicherungsverbot als allgemeiner Grundsatz). Wenn man ihm die Möglichkeit gäbe, einerseits eine vollwertige gleichwertige Mobilität zu erhalten (durch Zahlung der Kosten für einen gleichwertigen Mietwagen) und andererseits sein eigenes Fahrzeug, das Unfallfahrzeug, dabei "einfach nur herumstünde" würde er am Ende aber nicht gleich gestellt wie vor dem Unfall, sondern besser. Zusätzlich zu der durch den Mietwagen erhaltenen Mobilität hätte er nämlich ersparte Aufwendungen an seinem eigenen Unfallfahrzeug erhalten. Das würde eine Bereicherung darstellen, die so nicht

sein darf. Mit diesem Argument wird dann im Ergebnis der Abzug an den Kosten gerechtfertigt, sofern der Geschädigte nicht sofort schon eine Klasse niedriger anmietet und damit deutlich macht, dass er die ersparten Aufwendungen an seinem Unfallfahrzeug dadurch kompensiert sehen will.

Bei genauerer Betrachtung allerdings stellt sich heraus, dass die Behauptung, es würde "etwas eingespart, nur weil das Fahrzeug herumsteht", so nicht stimmt jedenfalls, wenn man verlangen möchte, dass das, was da eingespart wird zumindest einigermaßen bezifferbar bleibt. Insofern ist aber zu berücksichtigen, dass die Posten, die die meisten Kosten verursachen: Steuer und Versicherung, ja unstreitig weiterlaufen, und zwar unabhängig davon, ob das Fahrzeug bewegt wird oder in der Werkstatt steht. Vor diesem Hintergrund hatte der BGH dann auch schon 1983 entschieden, dass ein Abzug sich jedenfalls dann verbietet, wenn mit dem Mietwagen nicht mehr als 1000km zurückgelegt werden. Werden also weniger als 1000km zurückgelegt ist die "Ersparnis" so gering, dass sie schlichtweg noch nicht wirklich objektivierbar ist.

Die richtigen Nebenkosten

Der erforderliche Geldbetrag im Bereich der Mietwagenkosten setzt sich zusammen aus dem Grundtarif und den Nebenkosten. Als berechenbare Nebenkosten kommen insbesondere in Betracht:

- Kosten für die Reduzierung der Selbstbeteiligung im Kaskoschadenfall (ACHTUNG diese sind aber erst ab einer Reduzierung unter 500 € ersatzfähig. Bis 500 € sind diese Kosten zumindest nach der Schwackeliste schon im Grundpreis eingepreist. In der Fraunhoferliste sind diese Kosten bis 750€ Selbstbeteiligung eingepreist)

- Kosten für den zweiten Fahrer: Wurde das Unfallfahrzeug zum Beispiel als Familienfahrzeug von zwei Fahrer genutzt, kann auch der Mietwagen von zwei Fahrer genutzt werden. Das erhöhte Risiko für die Mietsache wird dann in der Regel durch Kosten für einen zweiten Fahrer gemäß der Nebenkostentabelle der Schwackeliste

aufgefangen. Es reicht in diesen Fällen in der Regel aus, wenn sich der Name des zweiten Fahrers im entsprechenden Feld im Mietvertrag wiederfindet.

- Kosten für ein Navigationsgerät: Auch die Überlassung eines Navigationsgerätes ist in der Regel mit Zusatzkosten verbunden und kann daher berechnet werden, wenn der Geschädigte auch in seinem Unfallfahrzeug ein Navigationsgerät im Einsatz hatte.

- Kosten für Winterreifen: Fahrzeuge müssen natürlich mit einer den Wetterverhältnissen entsprechenden Bereifung ausgerüstet sein. Aufgrund dieser gesetzlichen Vorgabe folgern viele Versicherungen (und einige Gerichte), dass dann dafür keine Zusatzkosten erhoben werden dürften. Das dies nicht richtig sein kann liegt auf der Hand: Unbestritten verursacht das Vorhalten von Winterreifen und das Lagern derselben sowie das Montieren einen erheblichen tatsächlichen Aufwand völlig unabhängig von der Frage, ob es für die Nutzung gesetzliche Vorgaben gibt. Dieser zusätzliche Aufwand darf in Form von zulässigerweise ersatzfähigen Nebenkosten an den Schädiger weitergegeben werden. Insofern hat der BGH bereits 2013 entsprechende Urteile als revisionsrechtlich nicht zu beanstanden akzeptiert.

- Kosten für die zusätzliche Haftungsbefreiung in der Vollkaskoversicherung: Bis zu einem Selbstbehalt von 500€ sind selbst nach der Schwackeliste die Preise für die Haftungsreduzierung im Vollkaskoschadenfall eingepreist. Erst, wenn die Haftungsreduzierung mit unter 500 € vereinbart wird können zusätzliche Nebenkosten dafür in Rechnung gestellt werden. Diese ergeben sich aus der Schwackeliste. Die Fraunhoferliste hat hierzu keine Erhebungen gemacht.

3. Vom Unfallersatz- zum Normaltarif

Die BGH These aus 2003

Vor 2004 konnten Autovermieter grundsätzlich das abrechnen, was sie abrechnen wollten. Unter dem Stichwort "Unfallersatztarif" wurde fast alles ersetzt, was in Rechnung gestellt wurde.

Da diese Abrechnungsmodalitäten aber immer weiter "ausufernten" und die Mietwagenrechnungen zwischenzeitlich auch das Doppelte der eigentlichen Reparaturkostenrechnung erreichen konnten, war der BGH in der Pflicht hier regulierend einzugreifen und hat dies durch ein Urteil aus dem Jahr 2003 getan. Die BGH - These in 2003 war, dass sich der Unfallersatztarif vom Selbstzahlertarif derart weit entfernt hat, dass es dafür eigentlich keine Rechtfertigung mehr geben kann.

Auf dieser Grundlage hielt der BGH ab sofort nur noch den Normaltarif als Tarif, der sich im freien Spiel der Kräfte als Selbstzahlertarif auf dem Markt etabliert hat für ersatzfähig.

Der "Unfallsituation" soll dadurch Rechnung getragen werden, dass es dem Autovermieter bei Vorliegen der Voraussetzungen nicht verwehrt sein soll, einen "unfallbedingten Mehraufwand" von + 25 % zu berechnen. Die Voraussetzungen, um diesen nach der neueren Rechtsprechung aber berechnen zu können sind so hoch, dass er faktisch kaum noch berechnet wird.

Die Schwackeliste

Die Schwackeliste wurde vom Bundesverband der Autovermieter in Deutschland in Auftrag gegeben und nimmt für sich in Anspruch den Mietwagenmarkt am besten abzubilden. Für die Schwackeliste spricht insbesondere die Zergliederung in den dreistelligen Postleitzahlenbereich und damit auch das Erfassen ländlicher Anmietstationen. Dagegen spricht vor allem die offene Erhebungsmethodik. Vielfach wird der Schwackeliste vorgeworfen, gerade durch die offene Erhebung hätten die so befragten Mietwagenfirmen ihre "Wunschpreise" bei der Schwacke Organisation abgeladen.

Die Fraunhoferliste

Der GDV (Gesamtverband Deutscher Versicherungsunternehmen) hat im Jahr 2008 beim Fraunhofer Institut in München eine eigene Untersuchung zu der Frage in Auftrag gegeben, wie sich der Normaltarif in Deutschland im Mietwagenbereich darstellt. Das Ergebnis dieser "Studie" ist als Fraunhoferliste in die Rechtsprechung und Regulierungspraxis der Versicherer eingegangen. Besonders kritisiert wird der bloß zweistellige Postleitzahlen - Erhebungsbereich sowie die anonyme und telefonische Abfrage. Gerade ländliche Anmietstationen und Szenarien würden gar nicht erfasst. Nebenkosten sind vom Fraunhoferinstitut gar nicht ermittelt worden, so dass die Nebenkosten auch von den "Fraunhof-Gerichten" in der Regel der Schwackeliste entnommen werden. Allerdings darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Fraunhoferliste für sich in Anspruch nimmt, dass die Reduzierung der Selbstbeteiligung im Kaskoschadenfall auf 750€ in den ermittelten Preisen schon inbegriffen sei.

Mittelwertberechnung

Das Bielefelder Modell, die Mittelwertlösung bzw. schlicht "Fracke" ist eine Mischung aus beiden Listen nämlich, um genau zu sein die Mittelwertbildung zwischen Fraunhofer und Schwackeliste. Der DAT-Mietpreisspiegel, der ja auf realen Anmiet Szenarien beruht zeigt, dass das Mittelwertmodell (obwohl vom Grundsatz her abstrus: zwei falsche Listen addiert und durch zwei geteilt können nicht eine richtige Liste ergeben) den tatsächlichen Mietwagenpreisen noch am nächsten kommt.

Der DAT Mietpreisspiegel

Datengrundlage des SilverDAT-Mietwagenspiegels sind unter anderem die Preislisten von 8.000 deutschen Vermietstationen. Nach Angaben der DAT werden die im Mietpreisspiegel angegebenen Mietwagenpreise anhand der nach Preisauszeichnungsverordnung vorliegenden Preislisten der Autovermieter erhoben.

Sonderangebote, Tagespreise, Aktionen und Internetangebote werden dabei bewusst nicht berücksichtigt, da diese keine zu jedem Zeitpunkt verlässliche und wiederkehrende Angebotssituation darstellen. Des Gleichen werden die immer gebräuchlicher werdenden EDV-Systeme zur flexiblen Preisgestaltung nicht berücksichtigt, da diese den jeweiligen Anmietfall (Tageszeit, Verfügbarkeit, Auslastung) nicht berücksichtigen können. Um ein möglichst umfangreiches und repräsentatives Bild zu erhalten, werden sämtliche Mietwagenfirmen, vom Klein-Unternehmer bis zu überregional tätigen Unternehmen unabhängig voneinander berücksichtigt. Bei der Darstellung der Preise wird nach reinen Miettarifen, dem darin enthaltenen Versicherungsschutz sowie den optionalen Zusatzleistungen unterschieden. In der Regel sind Mietangebote und Miettarife an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Einsatz einer Kreditkarte zur Begleichung der Mietwagenrechnung,
- Vorreservierung eines Fahrzeugs,
- Mietdauer muss bekannt sein,
- Das Mindestalter des Fahrers muss mindestens 21 Jahre betragen

Der unfallbedingte Mehraufwand

ob unfallbedingter Mehraufwand angefallen ist oder nicht, ergibt sich natürlich weder aus dem Schwacke-, noch aus dem Fraunhofer-Mietpreisspiegel, sondern ist allein abhängig von der Frage der unfallspezifischen Kostenfaktoren. Vorliegend wurde ohne Vorreservierung, ohne Kreditkarteneinsatz, also ohne Vorfinanzierung und ohne, dass bekannt gewesen wäre, wie lange die Anmietung erfolgen soll, angemietet.

Diese Konstellation hat der Bundesgerichtshof für den Anfall von unfallbedingtem Mehraufwand ausreichen lassen. Vor allem ist es weder erforderlich, die betriebswirtschaftliche Kalkulationsgrundlage zu offenbaren, noch weitere Ausführungen zu machen, vgl. insofern:

BGH, Urt. v. 19.01.2010 – VI ZR 112/09

"... Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts fehlen für eine solche Begutachtung ohne konkrete Zahlenangaben nicht die Anknüpfungstatsachen. So hat der gerichtliche Sachverständige in dem Verfahren, das dem Senatsurteil vom 24. Juni 2008 (– VI ZR 234/07 – aaO) zugrunde liegt, aufgrund verschiedener in der Fachliteratur vertretener Ansichten und nach Überprüfung der Plausibilität der einzelnen Risikofaktoren einen Aufschlag von 15,13 % wegen spezifischer Sonderleistungen für erforderlich erachtet.

Die Streithelferin hat allgemeine unfallspezifische Kostenfaktoren vorgetragen, die einen höheren Mietpreis rechtfertigen können. Danach sei das angemietete Fahrzeug zur Werkstatt des Klägers gebracht und von dort zurückgeholt worden. Eine Vorreservierungszeit sei nicht erforderlich gewesen, obwohl es sich nicht um einen üblichen Pkw, sondern um einen Transporter handelte. Die voraussichtliche Mietzeit sei offen geblieben. Es seien keine Vorauszahlung und keine Kautions für Fahrzeugschäden oder für die Betankung erhoben worden. Auch seien keine Nutzungseinschränkungen vereinbart worden. Schließlich sei das Fahrzeug mit Winterreifen ausgerüstet gewesen. Zu mehr Angaben war der Kläger nicht verpflichtet."

4. Nebenkosten

Winterreifen

auch die Kosten für Winterreifen sind ersatzfähig. Diese betragen laut Schwacke-Liste 10 € pro Tag.

Unabhängig davon, ob die Mietwagenunternehmen ihre Flotte halbjährlich ausstatten und ihre Fahrzeuge für das Winterhalbjahr gleich mit Winterreifen versehen ankaufen, müssen sie die zusätzlichen Kosten für die Winterreifen dennoch tragen. Im

Unterschied zu anderen gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungsteilen ist es eben die Besonderheit der Winterreifen, dass diese nicht grundsätzlich an dem Fahrzeug erforderlich sind, sondern nur bei entsprechender Witterung und dass die Aufrüstung insoweit mit Zusatzkosten für die Mietwagenunternehmen verbunden ist, die sie dann auch an ihre Kunden weitergeben können, müssen.

Im Übrigen ist nicht ersichtlich, dass überhaupt Mietwagenunternehmen existieren, die Mietwagen mit Winterreifen ohne Aufpreis anbieten, vgl. aus neuerer Zeit:

OLG Celle, Urt. v. 29.02.2012 – 14 U 49/11

"... Ob es sich bei den Kosten für Winterreifen um erstattungsfähige Nebenleistungen handelt, ist in der Rechtsprechung überaus umstritten.

Der Senat folgt der letztgenannten Auffassung. Er schließt sich insoweit der ausführlichen und in allen Punkten überzeugenden Begründung des OLG Stuttgart in der vorgenannten Entscheidung an. Dafür spricht noch zusätzlich, dass auch aus den von der Beklagten vorgelegten Vergleichsangeboten der Unternehmen Avis und Sixt ersichtlich ist, dass die Ausstattung des Mietfahrzeugs mit Winterreifen zusätzlich zu vergüten ist. Das macht deutlich, dass Mietfahrzeuge auf dem Mietwagenmarkt mit Winterbereifung tatsächlich nur gegen Zahlung eines Zuschlags für dieses Ausstattungsmerkmal angeboten werden. Dann aber ist der zusätzliche Kostenaufwand für die Ausstattung mit Winterbereifung auch erforderlich im Sinne von § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB. Die Erforderlichkeit ist dabei nicht nur dann von vornherein zu bejahen, wenn das verunfallte Kfz seinerseits mit Winterreifen ausgestattet war, sondern auch dann, wenn während der Mietdauer ernstlich mit der Möglichkeit von Wetterlagen gerechnet werden musste, die mit Rücksicht auf § 2 Abs. 3 a StVO eine Winterausrüstung des Mietwagens erforderlich machen. Da der Mieter Verantwortung für fremdes Eigentum übernehmen muss, ist ihm in der kalten Jahreszeit die Haftung für den Mietwagen ohne Winterreifen selbst dann nicht zuzumuten, wenn er sein eigenes Fahrzeug nicht mit Winterreifen ausgerüstet hat. Letzteres ist hier in allen Streitfällen, in

denen die Mietverträge eine zusätzliche Winterbereifung ausweisen (Fälle 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11), zu bejahen. Auch Ende März können nach der Erfahrung des Senats durchaus noch Wetterlagen auftreten, in denen eine Winterbereifung erforderlich ist.

Die Kosten für eine erforderliche Winterbereifung sind jeweils zusätzlich zu berücksichtigen. In den Schwacke-Basistarifen sind sie nicht enthalten, sondern nur über die Zusatzkostentabelle erfasst. Entsprechendes gilt aber auch für die Werte der Fraunhofer-Tabellen. Nach den Erläuterungen zu den Mietpreisspiegeln (z.B. für 2009 auf S. 17) sind bei der Preisermittlung nämlich Aufschläge und Zuschläge etwa für Winterreifen ausdrücklich vermieden worden, sofern sie extra ausgewiesen worden sind und nicht bereits im Preis enthalten waren. Da die Preiserhebung für den Mietpreisspiegel 2009 aber erst Mitte Mai begann, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Fraunhofer-Mietpreisspiegel Normalpreise abbilden, die Winterreifen inkludieren."

Zweiter Fahrer

Wurde das Unfallfahrzeug zum Beispiel als Familienfahrzeug von zwei Fahrer genutzt, kann auch der Mietwagen von zwei Fahrer genutzt werden. Das erhöhte Risiko für die Mietsache wird dann in der Regel durch Kosten für einen zweiten Fahrer gemäß der Nebenkostentabelle der Schwackeliste aufgefangen. Es reicht in diesen Fällen in der Regel aus, wenn sich der Name des zweiten Fahrers im entsprechenden Feld im Mietvertrag wiederfindet.

Während Notreparatur

Auch während des Zeitraums der Notreparatur darf der Geschädigte einen Mietwagen in Anspruch nehmen. Es handelt sich um erforderliche Kosten und letztlich wird durch die Inanspruchnahme der Notreparatur der Ausfallschaden ja sogar so gering wie möglich gehalten.

5. Einzelprobleme

Hinweis auf Sondermarkt

Nach Ansicht des BGH, Urteil vom 12.02.2019, Az. VI ZR 141/18 ist es dem Versicherer nicht verwehrt durch Sondervereinbarungen mit den Autovermietern drastisch reduzierte Preise dem Geschädigten in der konkreten Unfallsituation anzubieten. Wenn der Geschädigte dem dann nicht nachkommt, muss er sich auf diese wesentlich günstigeren Preise verweisen lassen.

Es bleibt abzuwarten, wie die Gerichte dieses Urteil umsetzen werden. Es gibt durchaus Gerichte, wie das AG Bonn und das AG Köln, die vor dem BGH-Urteil noch ausgeurteilt hatten, dass ein Hinweis auf einen Sondermarkt nicht ausreichen kann, um einen Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht anzunehmen. Der Hinweis müsse schon zu einem konkreten Angebot erstarkt sein, damit er überhaupt als "gleichwertig" gewertet werden kann.

Selbstfahrervermietfahrzeug

Die Vermietung eines nicht als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassenen Wagens ist unter verschiedenen Aspekten als bedenklich zu betrachten:

1) Ordnungswidrigkeitsrechtliche Betrachtung:

Die Vermietung eines Fahrzeugs ohne Zulassung als Selbstfahrer Vermietfahrzeug kann für Geschäftsführer von Autohäusern zu einem schmerzhaften Problem werden, wenn ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den jeweiligen Geschäftsführer eingeleitet wird. Die Verhängung von Bußgeldern kann zu Problemen bei Ausschreiben im gewerblichen Bereich führen, die ein Autohaus nachhaltig schädigen können.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 OWiG i.V.m. § 6 FZV kann ein Geschäftsführer also grundsätzlich zu einem Bußgeld herangezogen werden, wenn ein Pkw, der nicht als Selbstfahrer Vermietfahrzeug zugelassen worden ist, als Mietwagen gewerblich genutzt wird.

Und Achtung: Das gilt auch für Werkstattdienstfahrzeuge. Auch diese sind nichts anderes als "Selbstfahrer Vermietfahrzeuge", wenngleich die Preise natürlich wesentlich niedriger sind.

Allerdings gilt auch in diesem Bereich der Grundsatz, dass die Ordnungswidrigkeit dem Geschäftsführer auch unmittelbar zugerechnet werden kann. Dies wird jedoch unproblematisch möglich sein, wenn der betroffene Mitarbeiter des Autohauses als Zeuge im Ordnungswidrigkeitenverfahren vernommen wird und angibt, dass es öfters vorgekommen ist, dass Vorführgewerke vermietet wurden oder aber, dass die Geschäftsführung dies wusste oder auch nur gelegentlich tolerierte. Es heißt z.B. beim

Thüringer OLG, Urt. v. 02.11.2005 – 1 Ss 242/05

"Der Vorwurf der Begehung einer Ordnungswidrigkeit gegenüber dem gesetzlichen Vertreter setzt vielmehr grundsätzlich voraus, dass ihm diese Ordnungswidrigkeit nach den allgemeinen Grundsätzen zu Täterschaft und Teilnahme, Tun und Unterlassen zugerechnet werden kann (Senat GewArch 2004, 414, 415).

Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass bewiesen sein müsste, dass der betreffende Geschäftsführer der Betroffenen die hier in Rede stehenden Abfälle

entweder eigenhändig abgelagert, das Ablagern durch Dritte angeordnet oder geduldet haben müsste oder wenigstens von dem Ablagern Kenntnis hätte haben und es verhindern können.

Dieser Beweis ist jedoch bisher nicht geführt und entsprechende tatsächliche Feststellungen zu einer tatbestandsmäßigen Handlung oder Unterlassung des Geschäftsführers sind nicht getroffen worden”

2) Versicherungsrechtliche Betrachtung

Häufig sind Autohäuser der Ansicht durch eine Multirisico Versicherung seien alle Risiken im Autohaus gleichermaßen abgedeckt. Eine solche “Allgefahrenversicherung” versichert allerdings nicht alle Risiken gleich, sondern natürlich nur entsprechend dem vertraglich vereinbarten Zweck. Alles andere ist eine versicherungsrechtliche Gefahrerhöhung und kann zu Einschränkungen im Versicherungsschutz führen.

Insbesondere im Bereich der gewerblichen Vermietung sollte man sich dringend eine Bestätigung des Versicherungsunternehmens einholen, dass alle Fahrzeuge der Flotte mit demselben Risiko wie Selbstfahrervermietfahrzeuge versichert sind und die Versicherung diese im Schadenfall so behandeln wird, als seien es ordnungsgemäß zugelassene Selbstfahrervermietfahrzeuge. Jeder der diese Bestätigung nicht bei sich in der Vertragsakte hat, sollte vorsichtig sein, bei der Vermietung von nicht entsprechend zugelassenen Fahrzeugen.

3) Wettbewerbsrechtliche Betrachtung

Der Verstoß gegen ein rechtliches Gebot, um sich darauf einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, ist natürlich ebenfalls verboten. Wer sich einen solchen “Vorsprung durch Rechtsbruch” sichert, der muss damit rechnen, dass er von Konkurrenten im Wege der Unterlassung in Anspruch genommen werden wird.

4) schadenersatzrechtliche Betrachtung

Hier herrschen verschiedene Ansichten in der Rechtsprechung. Die für die Autohäuser großzügigste Variante geht davon aus, dass es schadenrechtlich unerheblich ist, ob der Mietvertrag wirksam zu Stande gekommen ist (insofern könnte ja die Vermietung eines nicht als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassenen Fahrzeuges durchaus gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen und damit unwirksam sein). Andere Gerichte sehen darin einen Verstoß gegen Treu und Glauben, wieder andere gehen davon aus, dass vermietete Fahrzeuge ohne Zulassung als Selbstfahrervermietfahrzeug dann nicht mehr durch die Schwacke oder die Fraunhoferliste im Hinblick auf den Preis geschätzt werden können, da diese Listen nur für Selbstfahrervermietfahrzeuge gelten.

6. Fahrbedarf und Mietwagenkosten

Aus dem Wirtschaftlichkeitsgebot und auch aus dem Gebot der Schadenminderungspflicht ergibt sich, dass ein Geschädigter von mehreren gleichwertigen Möglichkeiten der Schadenbehebung die günstigere nehmen muss, die den Schädiger geringer belastet. Voraussetzung ist jedoch die Gleichwertigkeit der Angebote.

Bei einem Fahrbedarf von weniger als 25km am Tag geht die Rechtsprechung grundsätzlich davon aus, dass dieser geringe Fahrbedarf gleichwertig aber günstiger auch durch ÖPNV oder durch Taxifahrten gedeckt werden kann, weswegen dann keine Mietwagenkosten beansprucht werden dürfen, es sei denn, der Geschädigte kann trotz des geringen Fahrbedarfes nachweisen, dass der auf den Mietwagen angewiesen gewesen ist, beispielsweise wegen Pflegebedürftigkeit von Angehörigen, Schichtdienst, eigenen Einschränkungen oder aus ähnlichen Gründen.

Wer ohne guten Grund dafür gehabt zu haben weniger als 25 km im Durchschnitt am Tag mit dem Mietwagen zurücklegt zu dessen Lasten wird also vermutet, er habe seinen Fahrbedarf gleichwertig, aber günstiger mit Bus und Taxi decken können.

Allerdings ist der Geschädigte in einem solchen Fall nicht darauf zurückgeworfen tatsächlich nur die Kosten für ein Busticket oder die Inanspruchnahme eines Taxis geltend machen zu können, sondern er erhält dann Nutzungsausfall, sozusagen als "Minimalschaden".

7. Vermittlung von Sondermietwagenangeboten durch Versicherer

Der Geschädigte ist verpflichtet auf Sonderangebote einzugehen. BGH-Urteil vom 26.4.2016 - VI ZR 563/15: *"Auf ein im telefonischen Erstgespräch mit dem Versicherer abgegebenes Angebot des Versicherers, dem Geschädigten einen günstigen Mietwagen zu vermitteln, muss der Geschädigte eingehen. Jedenfalls darf er nicht zu einem höheren Preis anmieten."*

8. Herabstufung wegen klassengleicher Anmietung

Eine Herabstufung der ersatzfähigen Klasse wird bei den Mietwagenkosten (anders als beim Nutzungsausfall) von den meisten Gerichten nicht befürwortet. Schließlich richtet sich der Anspruch auf Ersatz der Mobilität und nicht wie beim Nutzungsausfall auf einen kommerzialisierten Schaden.

Zudem ist es üblich, bei Klassengleicher Anmietung einen Abzug von 2 - 15 % der erstattungsfähigen Mietwagenkosten vorzunehmen (je nach Gericht), wobei die Argumentationslinie dafür wie folgt verläuft: Der Geschädigte soll am Unfall nicht verdienen dürfen (Bereicherungsverbot als allgemeiner Grundsatz). Wenn man ihm die Möglichkeit gäbe einerseits eine vollwertige gleichwertige Mobilität zu erhalten (durch Zahlung der Kosten für einen gleichwertigen Mietwagen) und andererseits sein eigenes Fahrzeug, das Unfallfahrzeug, dabei "einfach nur herumstünde" würde er am Ende aber nicht gleich gestellt wie vor dem Unfall, sondern besser. Zusätzlich zu der durch den Mietwagen erhaltenen Mobilität hätte er nämlich ersparte Aufwendungen an seinem eigenen Unfallfahrzeug erhalten. Das würde eine Bereicherung darstellen, die so nicht

sein darf. Mit diesem Argument wird dann im Ergebnis der Abzug an den Kosten gerechtfertigt, sofern der Geschädigte nicht sofort schon eine Klasse niedriger anmietet und damit deutlich macht, dass er die ersparten Aufwendungen an seinem Unfallfahrzeug dadurch kompensiert sehen will.

Bei genauerer Betrachtung allerdings stellt sich heraus, dass die Behauptung, es würde "etwas eingespart, nur weil das Fahrzeug herumsteht", so nicht stimmt jedenfalls, wenn man verlangen möchte, dass das, was da eingespart wird zumindest einigermaßen bezifferbar bleibt. Insofern ist aber zu berücksichtigen, dass die Posten, die die meisten Kosten verursachen: Steuer und Versicherung, ja unstreitig weiterlaufen, und zwar unabhängig davon, ob das Fahrzeug bewegt wird oder in der Werkstatt steht. Vor diesem Hintergrund hatte der BGH dann auch schon 1983 entschieden, dass ein Abzug sich jedenfalls dann verbietet, wenn mit dem Mietwagen nicht mehr als 1000km zurückgelegt werden. Werden also weniger als 1000km zurückgelegt ist die "Ersparnis" so gering, dass sie schlichtweg noch nicht wirklich objektivierbar ist.

9. Mietwagenanspruch während der Notreparatur

Auch für die Dauer der Notreparatur steht dem Geschädigten Kostenersatz für einen Mietwagen zu.

LG Köln, Urteil vom 8.10.13 - 11 S 43/13

"Wenn der Geschädigte nach einem wirtschaftlichen Totalschaden sein Fahrzeug nur notrepariert, sodass er es verkehrssicher weiternutzen kann, muss der gegnerische Haftpflichtversicherer die währenddessen entstandenen Mietwagenkosten erstatten"

10. Kein Anspruch auf Mietwagen wegen "Krankschreibung" ?

Verletzt zu sein heißt bei weitem nicht, auch fahruntüchtig zu sein. Lässt die konkrete Verletzung eine Teilnahme am Straßenverkehr zu, schuldet der Schädiger die Mietwagenkosten. Das gilt auch dann, wenn Bettruhe verordnet, wurde Selbst bei Fahruntüchtigkeit kann sich der Geschädigte ja immer noch fahren lassen Krankenschein

(OLG Düsseldorf, Urt. v.10.6. 08 - 1 U 220/10; AG Stuttgart, Urt. v. 18.4.2016 — 45 C 5656/15)

unabhängig von der Frage, ob Nutzungsausfall deswegen so pauschal verneint werden kann, weil eine Körperverletzung anlässlich des Unfalls eingetreten ist, besteht jedenfalls schon deshalb ein Anspruch auf Nutzungsausfall, weil der Pkw regelmäßig von Familienangehörigen benutzt worden ist.

Dies ist schon seit Jahrzehnten ständige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, vgl.:

BGH, Urt. v. 16.10.1973 – VI ZR 96/72

"Dem Eigentümer eines beschädigten Kraftfahrzeugs steht der Nutzungsausfallanspruch auch dann zu, wenn der Wagen ohne den Unfall zwar mangels Fahrerlaubnis nicht von ihm, aber von Familienangehörigen oder anderen Personen benutzt worden wäre."

11.Mietwagen für die Dauer der Begutachtung

Auch wenn die Unfallschadenreparatur nur einen Tag dauert, darf der Geschädigte für diesen Tag einen Mietwagen in Anspruch nehmen. AG Köln, Urteil vom 13.6.2016 - 264 C 146/15

12. Mietwagen und Zweitwagen

Die Versicherung ist schnell mit der Behauptung, sofern ein Zweitwagen vorhanden ist, müsste dieser auch eingesetzt werden und daher fehle es an einem Entzug der Nutzungsmöglichkeit als Voraussetzung für die Zuerkennung von Mietwagenkosten. Allerdings ist faktisch ein Zweitwagen häufig auch dem anderen Ehegatten und den Kindern zur Nutzung überlassen. In diesem Fall muss der Geschädigte nicht diesen Wagen entziehen, sondern er darf weiterhin darauf bestehen, dass ihm die Mietwagenkosten ersetzt werden, vgl. AG Miesbach, Urteil vom 13.8.2009, Az. 1 C 1077/08

Gleichermaßen kann der Geschädigte auch weiterhin Nutzungsausfall beanspruchen, sofern die Nutzung des anderen Fahrzeuges durch andere Familienmitglieder notwendig ist, AG Duisburg—Hamborn, U. v. 27.10.2017 - 9 C 224/17.

Eine Grenze findet dieser Anspruch dann, wenn es um reine Freizeitfahrzeuge geht. Hier wird man aber schon nicht argumentieren können, dass das andere Familienmitglied dringend darauf angewiesen ist.

13. Mietwagen für Gewerbetreibenden

Voraussetzung für die Zuerkennung eines Mietwagens bei einem Gewerbetreibenden ist eine Gesamtschau zu den drohenden Gewinnen, die ihm durch den Ausfall seines Firmenfahrzeuges entgehen könnten. Allerdings ist auch die Gefahr, Kunden zu verlieren, eine ernstzunehmende Problematik, die nicht unterschätzt werden darf. Auch aus diesem Grund wird Gewerbetreibenden, wenn sie ihren Fahrbedarf nicht aus dem firmeneigenen Fuhrpark kompensieren können, ebenfalls ein Anspruch auf Kostenersatz für Mietwagenkosten zugesprochen.

14. Kosten für Reparaturablaufplan

Immer wieder verlangen Versicherer im Hinblick auf die Mietwagenkosten oder die Nutzungsausfallentschädigung die Vorlage eines Reparaturablaufplans. Wenn der Versicherer einen solchen Reparaturablaufplan anfordert, muss er die dafür entstehenden Kosten erstatten (hier 75 Euro), LG Mosbach, Urteil vom 31.10.2012 - 5 S 51/12, in Verbindung mit AG Buchen, Urteil vom 31.5.2012 - 1 C 76/12, so auch: AG Horb am Neckar, Urteil vom 22.6.2015 - 1 C 130/15, AG Schwandorf, Urteil vom 03.11.2016 — 1 C 653/16, AG Gelsenkirchen, Urteil vom 02.02.2017 - 201 C 453/16.

Bevor also einfach in "vorausgehendem Gehorsam" ein Reparaturablaufplan mitgeschickt wird, sollte man abwarten, bis er von der gegnerischen Versicherung angefordert wird, um die dann anfallenden Kosten zumindest abrechnen zu können.

15. Kein Mietwagen bei Zurverfügungstellung von Dritten

der Anspruch auf Erstattung des Nutzungsausfalls entfällt nicht deshalb, weil der Geschädigte von einem Dritten unentgeltlich einen Ersatzwagen zur Verfügung gestellt bekommen hat oder hätte.

Es gehört zum Grundsatz des Schadensrechts, dass Opfer anderer den Schädiger nicht entlasten. Der durch diese Opfer erzielte vermögenswerte Vorteil soll allein dem Geschädigten verbleiben, vgl. schon:

BGH, Urt. v. 17.03.1970 – VI ZR 108/68

"Maßgebend ist vielmehr der Grundsatz, daß Opfer anderer im allgemeinen den Schädiger nicht entlasten sollen (BGHZ 21, 112, 117). Hier hat die Firma ihre Zuwendung dem Kläger als ihrem Geschäftsführer gemacht, und zwar sowohl aus arbeits- und fürsorgerechtlichen Gründen wie aus unternehmerischen Erwägungen und sicherlich nicht, um die für den Schaden verantwortlichen Beklagten zu entlasten. Es

würde auf eine sachlich nicht gerechtfertigte Begünstigung des Schädigers hinauslaufen, wenn die Ersatzleistung der Firma, die auf die internen Beziehungen zwischen ihr und dem Kläger zurückgeht, die Beklagten daher nichts angeht, zu deren Gunsten berücksichtigt würde (vgl. BGHZ 49, 56, 62; auch Senatsurteil vom 14. Oktober 1969 – VI ZR 55/68 – VersR 1970, 38). Ob der Kläger die ihm zufließenden Nutzungs-Entschädigungen für sich behält oder (ganz oder teilweise) an seine Firma auskehrt, ist seine Sache."

Es ist unerheblich, ob dem Geschädigten Fahrzeuge von Verwandten oder Bekannten zur Verfügung gestanden haben.

Bei derartigen Leistungen handelt es sich um überobligationsmäßige Zuwendungen, die nicht dem Schädiger zugute gebracht werden dürfen. Zudem muss selbstverständlich nicht für jeden Ausfalltag ein Nachweis von Nutzungswille oder Nutzungsmöglichkeit beigebracht werden. Wir erwarten ungekürzte Zahlung innerhalb einer Woche, vgl. auch

OLG Koblenz, Urteil vom 13.02.2012 – 12 U 1265/10: „... Soweit die Beklagten im Termin zur mündlichen Verhandlung vorgebracht haben, dass der Kläger für jeden Tag des Ausfallzeitraumes den Nachweis eines konkreten Fahrbedarfs führen müsse, trifft dies nicht zu. Es reicht aus, wenn – wie hier – feststeht, dass das Fahrzeug einer üblichen Nutzung durch den Eigentümer oder andere berechtigte Personen unterlegen hätte. Der Nachweis, dass das Fahrzeug in bestimmter Weise, etwa unter Bezeichnung hypothetischer Fahrten, oder in einer bestimmten Häufigkeit verwendet worden wäre, ist nicht erforderlich. Vielmehr ist der mögliche Umfang der Nutzung für den Anspruch auf Nutzungsentschädigung ohne Bedeutung (OLG Frankfurt VersR 1992, S. 620; OLG Hamm NZV 2002, S. 82).

Schließlich ist der Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung auch nicht deshalb ausgeschlossen, weil dem Kläger und seiner Ehefrau bei Bedarf ein Drittfahrzeug von Verwandten kostenfrei zur Verfügung gestellt wurde. Nach den Regeln der Vorteilsausgleichung führt es nicht zur Entlastung des Schädigers, wenn der

Geschädigte im Hinblick auf das Schadensereignis Leistungen eines anderen erhalten hat, die nicht dem Schädiger zugute kommen sollen (vgl. BGH NJW 1975, S. 255, 256; Schiemann a.a.O. Rdn. 80). So liegt es hier.“

Der Bundesgerichtshof lässt es insoweit ausdrücklich ausreichen, wenn Dritte den Pkw genutzt haben, was vorliegend der Fall war, vgl.:

BGH, Urt. v. 28.01.1975 – VI ZR 143/73

„Das Berufungsgericht bejaht jedoch unter Bezugnahme auf eine inzwischen vom erkennenden Senat bestätigte Entscheidung des Kammergerichts einen Vermögensschaden des Halters dann, wenn das Fahrzeug während der unfallbedingten Ausfallzeit nach der bereits vor dem Unfall getroffenen Zweckbestimmung von Familienangehörigen hätte benutzt werden sollen (Senatsurteil vom 16. Oktober 1973 – VI ZR 96/72 = LM BGB § 249 (A) Nr. 33 = VersR 1974, 171). Mit Recht hat das Berufungsgericht diesen Satz auch im Streitfall, bei dem die Verlobte den Wagen mitbenutzen wollte, angewandt.

Ohne Erfolg wendet die Revision ein, daß in dem vom Senat bereits entschiedenen Fall der Sohn ganz allein, sozusagen anstelle des Vaters, den Wagen genutzt hatte, während es im Streitfall um zwei nebeneinander zur Nutzung Befugte geht. Diesem Unterschied hat das Berufungsgericht mit Recht keine entscheidungserhebliche Bedeutung zugemessen. Das Berufungsgericht hat nicht etwa sagen wollen, daß die Beklagten sowohl dem Kläger wie seiner Verlobten Nutzungsausfall schuldeten.

Ferner meint die Revision, in der Mitnutzung durch die Verlobte sei keine eigene Nutzungsmöglichkeit des Eigentümers zu sehen, da durch Verlobung verbundene Personen keinen so engen Familienverband bilden, wie z.B. Vater und Sohn oder Ehemann und Ehefrau. Dem kann nicht gefolgt werden. Der Bundesgerichtshof hat bei der Prüfung der Frage, ob dem Eigentümer oder Halter eines durch Unfall beschädigten Kraftfahrzeugs während der Zeit der Reparatur oder bis zur Anschaffung eines Neuwagens ein Nutzungsausfallschaden entstanden ist, nie entscheidend darauf abgestellt, ob an seiner Stelle nur „nahe Familienangehörige“ den Wagen hätten benutzen wollen. Der Bundesgerichtshof hat bereits bei der Begründung seiner Rechtsprechung zum Geldersatz für den Nutzungsausfall eines Kraftfahrzeugs in Fällen, in denen der Geschädigte auf die mietweise Inanspruchnahme eines Ersatzfahrzeugs verzichtet hatte, ganz allgemein darauf hingewiesen, daß dieser Anspruch nicht entfalle, wenn der Betroffene, obwohl für ihn selbst keine Gebrauchsmöglichkeit bestand, den Wagen „durch Überlassung an andere“ genutzt hätte (BGHZ 40, 345, 353). Auch der erkennende Senat hat in seinen beiden Urteilen vom 7. Juni 1968 (VI ZR 40/67 = a.a.O.) und vom 16. Oktober 1973 (VI ZR 96/72 = a.a.O.) in den Gründen bzw. im Leitsatz ausdrücklich hervorgehoben, daß der Anspruch in gleicher Weise besteht, wenn der Wagen ohne den Unfall von Familienangehörigen „oder anderen Personen“ benutzt worden wäre. Es liegt kein Grund vor, der es gerechtfertigt erscheinen ließe, einen Vermögensschaden zu verneinen, wenn die von dem Geschädigten beabsichtigte und durch Vermögensaufwendungen erkaufte Nutzungsmöglichkeit, die ihm der Unfall vereitelt hatte, darin liegt, daß er den Wagen Personen überlassen wollte, die nicht mit ihm im Rechtssinne verwandt sind, z.B. Schwägerten, Verlobten oder Freunden.“

16. Pflicht zum Wechsel des Mietwagens ?

Der Geschädigte ist grundsätzlich nicht gehalten einen einmal angemieteten Mietwagen auch wieder zu wechseln. Wie das zu beurteilen ist, wenn sich die neueste Rechtsprechung des BGH zu den Mietwagenangeboten der Versicherer durchsetzt,

bleibt abzuwarten. Immerhin gilt bisher, dass ein einmal angemieteter Mietwagen jedenfalls nicht einfach so getauscht werden muss, gegen ein günstigeres Angebot.

BGH VIZR 134/08 v. 13.01.2009

„Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen liegt der von der Streithelferin berechnete Mietpreis im Rahmen des "Normaltarifs". Dass das Berufungsgericht den "Normaltarif" auf der Grundlage des gewichteten Mittels des "Schwacke-Mietpreisspiegels" 2006 ermittelt hat, begegnet unter den vorliegenden Umständen keinen durchgreifenden Bedenken. Es hält sich insoweit im Rahmen des tatrichterlichen Ermessens nach § 287 ZPO (vgl. Senatsurteil vom 11. März 2008 - VI ZR 164/07 - VersR 2008, 699, 700 m.w.N.).

b) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts hatte die Klägerin einen Ersatzanspruch in dieser Höhe nicht nur für die ersten zwei Tage der Anmietung, sondern bis zur Beendigung der Reparatur. Da der Klägerin ursprünglich ein günstigerer Tarif als der später von der Streithelferin in Rechnung gestellte Mietpreis nicht zugänglich war, entsprachen Mietwagenkosten in dieser Höhe zum Zeitpunkt der Anmietung des Ersatzfahrzeugs dem erforderlichen Herstellungsaufwand. Daran hat sich durch das nachfolgende günstigere Angebot der Beklagten nichts geändert.“

17. Herabstufung bei unter 1000km genutzt

Eine Herabstufung der ersatzfähigen Klasse wird bei den Mietwagenkosten (anders als beim Nutzungsausfall) von den meisten Gerichten nicht befürwortet. Schließlich richtet sich der Anspruch auf Ersatz der Mobilität und nicht wie beim Nutzungsausfall auf einen kommerzialisierten Schaden.

Zudem ist es üblich, bei Klassengleicher Anmietung einen Abzug von 2 - 15 % der erstattungsfähigen Mietwagenkosten vorzunehmen (je nach Gericht), wobei die Argumentationslinie dafür wie folgt verläuft: Der Geschädigte soll am Unfall nicht

verdienen dürfen (Bereicherungsverbot als allgemeiner Grundsatz). Wenn man ihm die Möglichkeit gäbe, einerseits eine vollwertige gleichwertige Mobilität zu erhalten (durch Zahlung der Kosten für einen gleichwertigen Mietwagen) und andererseits sein eigenes Fahrzeug, das Unfallfahrzeug, dabei "einfach nur herumstünde" würde er am Ende aber nicht gleich gestellt wie vor dem Unfall, sondern besser. Zusätzlich zu der durch den Mietwagen erhaltenen Mobilität hätte er nämlich ersparte Aufwendungen an seinem eigenen Unfallfahrzeug erhalten. Das würde eine Bereicherung darstellen, die so nicht sein darf. Mit diesem Argument wird dann im Ergebnis der Abzug an den Kosten gerechtfertigt, sofern der Geschädigte nicht sofort schon eine Klasse niedriger anmietet und damit deutlich macht, dass er die ersparten Aufwendungen an seinem Unfallfahrzeug dadurch kompensiert sehen will.

Bei genauerer Betrachtung allerdings stellt sich heraus, dass die Behauptung, es würde "etwas eingespart nur weil das Fahrzeug herumsteht", so nicht stimmt jedenfalls, wenn man verlangen möchte, dass das, was da eingespart wird zumindest einigermaßen bezifferbar bleibt. Insofern ist aber zu berücksichtigen, dass die Posten, die die meisten Kosten verursachen: Steuer und Versicherung, ja unstreitig weiterlaufen, und zwar unabhängig davon, ob das Fahrzeug bewegt wird oder in der Werkstatt steht. Vor diesem Hintergrund hatte der BGH dann auch schon 1983 entschieden, dass ein Abzug sich jedenfalls dann verbietet, wenn mit dem Mietwagen nicht mehr als 1000km zurückgelegt werden. Werden also weniger als 1000km zurückgelegt ist die "Ersparnis" so gering, dass sie schlichtweg noch nicht wirklich objektivierbar ist.

18. Mietwagenanspruch für Urlaubsreise

Auch während einer Urlaubsreise hat der Geschädigte Anspruch auf einen Mietwagen. Das gilt jedenfalls dann, wenn der Unfall so kurzfristig vor dem Beginn der Reise gelegen ist, dass eine Reparatur, bis Reiseantritt nicht mehr möglich ist, vgl.

BGH, Urt. v. 02.06.1985 – VII ZR 86/84

"... Wird ein Kraftfahrzeug beschädigt, so kommt grundsätzlich auch bei längeren Urlaubsreisen oder Auslandsfahrten ein Ersatz von Mietwagenkosten in Frage."

19. Herabstufung der Mietwagenkosten wegen Alter des Unfallfahrzeuges

Ob eine Herabstufung der ersatzfähigen Mietwagenkosten wegen des Alters des Fahrzeuges angezeigt ist oder nicht, ist in der Rechtsprechung umstritten.

Mit dem Argument, dem Geschädigten sei es nicht möglich ein seinem Alter entsprechendes Fahrzeug anzumieten und zudem werde ihm der Unfall ja aufgezwungen, hat das LG Nürnberg eine Herabstufung der ersatzfähigen Kosten verneint.

LG Nürnberg-Fürth, Urt. v. 29.09.2011 – 2 S 185/11

"... Ganz entscheidend ist in diesem Zusammenhang jedoch – wie die 8. Zivilkammer in dem oben angeführten Urteil zu Recht hervorhebt –, dass ein Geschädigter eines Verkehrsunfalls bei Inanspruchnahme eines Ersatzfahrzeugs aufgrund der Ausstattung bzw. des Alters der Fuhrparks von Vermietunternehmen kaum jemals überhaupt die Möglichkeit haben wird, ein auch altersmäßig "vergleichbares" Fahrzeug anzumieten. Die Flotten der Mietwagenunternehmen sind – wie bereits oben angeführt – gerichtsbekannt praktisch durchweg mit jungen Fahrzeugen bestückt, da die Fahrzeuge mit relativ hoher Fluktuation nach nur kurzer Laufzeit abgegeben werden. Bedenkt man weiter, dass die Notwendigkeit einer Anmietung dem Geschädigten durch den Schädiger aufgezwungen wurde, besteht keinerlei Anlass, jenen in tatsächlicher oder finanzieller Hinsicht für den Umstand eintreten zu lassen, dass er ein seinem Fahrzeug vergleichbares "altes Modell" überhaupt nicht anmieten kann. Insbesondere letzterer Umstand ist bei der bisherigen Auffassung der erkennenden Kammer nicht ausreichend berücksichtigt worden und führt zur Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung."

Ebenso LG Hannover, Urteil vom 5.10.15, 2 O 347/14 und OLG Celle, 1.4.2015, 14 U 199/14.

Diese geschädigten freundliche Rechtsprechung ist nicht repräsentativ, denn der Geschädigte, der höherwertiger anmietet erhält ja bereits unabhängig von der Frage, ob er bei sich selber eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen hat, die Kosten für die Inanspruchnahme einer Haftungsreduzierung in der Vollkaskoversicherung teilweise bis auf null ausgeblieben, so dass ihm allein aufgrund der Tatsache, dass er "höherwertiger anmieten muss" schon kein Nachteil entsteht. Von daher ist es nur folgerichtig, bei entsprechendem Alter des eigenen Fahrzeuges den "Mehrwert", der dem Geschädigten in Form von Komfort zufließt auch in Anbetracht des Bereicherungsverbotes zu berücksichtigen.

Der Bundesgerichtshof hatte bereits 2004 einen Fall zu entscheiden, in welchem er die Herabstufung in die niedrigste Fahrzeuggruppe aufgrund des Alters des Fahrzeugs und des "erheblich geminderten Gebrauchswerts" als vom tatrichterlichen Ermessen gem. § 287 ZPO gedeckt angesehen und die Rechtsprechung des LG Kiel bestätigt hat, vgl.:

BGH, Urt. v. 23.11.2004 – VI ZR 357/03

"... Das Berufungsgericht geht dabei zutreffend davon aus, dass in diesen Tabellen (Anm.: Dannen/Sander/Küppersbusch) bei der Berechnung der Nutzungswerte Mietsätze für Neufahrzeuge zu Grunde gelegt sind, die durch höheren (Fahr-)Komfort bieten. Diese Veränderungen spiegeln sich im Kaufpreis und dem hierauf wesentlich basierenden Mietpreis wieder, der die Entwicklung der Fahrzeugtechnik gegenüber Vorgängermodellen teilweise erhebliche Nutzungsvorteile wie größere Sicherheit (z. B. durch Airbag, ABS, ESP usw.), geringeren Kraftstoffverbrauch trotz besserer Fahrleistungen und wiederum Grundlage der Tabellen und damit Anhaltspunkt für die Bemessung der Entschädigung für den Verlust der Gebrauchsmöglichkeit darstellt. Die Bearbeiter der Tabellen weisen zudem darauf hin, dass es keinen verbreiteten Vermietermarkt für ausgelaufene Modelle gibt und solche Fahrzeuge im Falle einer

Vermietung billiger angeboten werden müssten, um konkurrenzfähig zu sein (vgl. Danner/Küppersbusch, NZV 1989, 11 (12)). Da sich in den um erwerbswirtschaftliche Faktoren bereinigten Mietpreisen die Bewertung der Gebrauchsvorteile für die eigenwirtschaftliche Verwendung eines Kraftfahrzeugs widerspiegelt (vgl. BGHZ 56, 214 (215); GSZ, BGHZ 98, 212 (225)), würde es regelmäßig zu einer grundlosen Bereicherung des Geschädigten oder zu einem verkappten Ausgleich immateriellen Schadens führen (vgl. BGHZ 56, 214 (218)), wollte man ihn für die entgangenen Gebrauchsvorteile seines in den Tabellen nicht mehr aufgeführten, nicht mehr hergestellten Fahrzeugs so entschädigen, als handelte es sich um ein Neufahrzeug.

Gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, dass solchen Veränderungen des Nutzungswerts durch eine Herabstufung in den jeweiligen Fahrzeuggruppen der Tabellen Rechnung getragen werden kann, ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

Entsprechend diesen Erwägungen ist es auch bei Anmietung eines Mietwagens nicht gerechtfertigt, den Schädiger bzw. seinen Versicherer mit den Kosten für die Anmietung eines aktuellen Fahrzeugmodells zu belasten, wenn es sich bei dem verunfallten Fahrzeug um ein älteres Modell handelt. Denn auch in diesem Fall wäre der Geschädigte sonst ungerechtfertigt bereichert. Bei älteren Pkw mit erheblich herabgesetztem Gebrauchswert sind damit nur die Kosten für einen in etwa wertgleichen Pkw zu ersetzen (Palandt/Heinrichs, 67. Aufl. 2008, BGB, § 249 Rz. 29). Die Herabstufung des zum Unfallzeitpunkt 8,5 Jahre alten Fahrzeugs der Klägerin um eine Klasse in die niedrigste Klasse bewegt sich damit im Rahmen des dem Richter nach § 287 ZPO bei der Schadensschätzung eingeräumten Ermessens."

20. Anschaffen eines Interimsfahrzeuges bei langer Ausfallzeit

Es ist durchaus nicht unüblich, dass Gerichte bei längeren Reisen oder erheblicher Ausfalldauer dazu tendieren, dem Geschädigten eine Notreparatur oder den Erwerb eines Interimsfahrzeuges aus Schadensminderungsgesichtspunkten aufzuerlegen, vgl.:

BGH, Urt. v. 02.03.1982 – VI ZR 35/80

"... Zwar kann der Geschädigte in solchen Fällen, vor allem dann, wenn er während der Reparatur seines Wagens zahlreiche oder größere Fahrten durchführen muß, zum Zwecke der Schadensminderung gehalten sein, einen Gebrauchtwagen als Interimsfahrzeug anzuschaffen und später wieder zu veräußern (vgl. OLG Nürnberg, VersR 1974, 677) oder sich zunächst einmal mit einer Notreparatur zufrieden zu geben (vgl. OLG Karlsruhe, VersR 1974, 1005; Klimke, KVR von A-Z, Kennzahl 60401, Bl. 16), letzteres allerdings nur, wenn der Eindruck des beschädigten Fahrzeugs geschäftlich zumutbar ist.

Besteht eine solche Verpflichtung nicht, dann kann er nicht allein im Hinblick auf eine längere Reparaturzeit gezwungen werden, ein noch kostengünstigeres und damit seinem eigenen Wagen nicht mehr vergleichbares Mietfahrzeug zu benutzen, um dadurch die verhältnismäßig hohen Mietwagenkosten weiter zu mindern. In diesem Zusammenhang kann § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB keine Anwendung finden, da es sich dabei nicht mehr um die Frage des wirtschaftlichsten Weges der Schadensbehebung handelt (vgl. BGHZ 66, 239, 248)."

Zu erstatten ist dann übrigens die Differenz zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis, sowie die Mietwagenkosten für die Beschaffung des Interimsfahrzeugs, vgl.:

OLG Hamm, Urt. v. 05.06.1991 – 13 U 55/91

"... Für den Fall der Beschaffung eines Interimsfahrzeugs setzt sich der Ersatzanspruch des Geschädigten zusammen aus Mietwagenkosten für die Beschaffungszeit des Interimsfahrzeugs, sowie der Differenz zwischen dem Einkaufs- und Verkaufspreis (Wertverlust des Interimsfahrzeugs), wobei von diesem Differenzbetrag noch der Wertverlust abzusetzen ist, den das Unfallfahrzeug in der Zeit der Benutzung des Interimsfahrzeugs erlitten hätte."

21. Kein Geld zur Vorfinanzierung

Mietwagenkosten und Nutzungsausfall schuldet der Versicherer grundsätzlich nur (abhängig von der Verkehrssicherheit des Fahrzeuges) für die drei Zeiträume: Schadenfeststellung, ggf. Überlegung und Schadenbehebung.

Auch wenn viele Geschädigten nicht verstehen, weshalb der Versicherer nicht auch die Kosten bis zur Haftungsübernahme übernehmen muss, ist es doch ein Fakt, dass die Landgerichte diese Kosten nur dann zusprechen, wenn der Geschädigte nachweislich nicht zur Vorfinanzierung in der Lage ist, den Reparaturauftrag unter der Bedingung der Haftungsübernahmebestätigung gestellt hat und der Versicherung dies frühzeitig als Warnhinweis mitgeteilt worden ist. Über die Einzelheiten, insbesondere, was genau der Geschädigte zu seiner finanziellen Situation vortragen muss herrscht Unsicherheit.

Es genügt jedenfalls in einem ersten Schritt, dass der Geschädigte dem Versicherer als Warnhinweis im Sinne des § 254 Abs. 2 BGB mitteilt, zur Vorauszahlung auf den Unfallschaden nicht in der Lage zu sein. Er muss nicht bereits mit dieser Mitteilung detailliert zu seinen finanziellen Verhältnissen vortragen (AG Leverkusen 29.12.15, 24 C 288/15). Es kann allerdings passieren, dass er im Rahmen der so genannten "sekundären Darlegungslast" im Falle gewichtiger Einwände des Versicherers oder Schädigers konkret zu seinen finanziellen Verhältnissen vortragen muss.

Genauso hat das AG Oranienburg (18.12.14, 21 C 197/14) entschieden: Wenn der Geschädigte dem Versicherer vorgerichtlich ohne nähere Spezifizierung und ohne beigefügte Nachweise darauf aufmerksam macht, zu einer Vorfinanzierung der Reparatur aus eigenen Mitteln nicht in der Lage zu sein, genügt das. Der Versicherer kann sich nicht darauf berufen, mangels Detailangaben und Nachweisen habe er das nicht überprüfen können.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 – I-1 U 151/06, 1 U 151/06

Zahlt der Haftpflichtversicherer trotz Aufforderung keinen Vorschuss zur Auslösung des Kraftfahrzeuges aus der Reparaturwerkstatt, hat er für eine entsprechend lange Zeit Nutzungsausfall zu zahlen (OLG Frankfurt ZfS 1984, 328). Gleiches gilt für die erfolglose Vorschussanforderung eines finanziell nicht leistungsfähigen Geschädigten, der die Kosten für eine notwendige und noch nicht in Angriff genommene Fahrzeugreparatur nicht aufbringen kann. Wenn der Schädiger ihm in einem solchen Fall ungeachtet einer Anforderung keinen Vorschuss bewilligt, so hat er auch für die Zeit Nutzungsausfall zu ersetzen, in welcher der Geschädigte außer Stande ist, die Reparaturkosten zu bestreiten (KG VM 1994, 5; so auch OLG Nürnberg DAR 1991, 14 im Fall des Ausbleibens einer angeforderten Vorschussleistung für einen finanziell schlecht gestellten Geschädigten, der sich ein Ersatzfahrzeug für seinen total beschädigten Wagen beschaffen wollte).

Der Kläger legt substantiiert und stimmig dar, dass er mit seinem als Arbeiter erzielten monatlichen Nettoeinkommen von 2.000,00 € eine Familie mit zwei minderjährigen Kindern zu unterhalten hat und dass ihm mit Rücksicht auf die fixen Kosten sowie auflaufende Zahlungsverbindlichkeiten für den Lebensunterhalt nur ein Restbetrag von 864,00 € verbleibt (Bl. 6 d.A.). Seine beengten finanziellen Verhältnisse hatte er bereits in seinem Schreiben vom 6. April 2004 an die Beklagte unter Bezugnahme auf das frühere Anspruchsschreiben vom 22. März 2004 an die ... Versicherung detailliert dargelegt und vergeblich um eine Vorabzahlung von 3.000,00 € auf den Kfz-Schaden - "gegebenenfalls auch als Darlehen unter Rückforderungsvorbehalt" - gebeten, um in die Lage versetzt zu werden, den Reparaturauftrag zu erteilen (Bl. 22/26 d.A.).

(OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 – I-1 U 151/06, 1 U 151/06 –, juris)

V. Nutzungsausfall

1. Allgemeines

Voraussetzung für die Zuerkennung von Nutzungsausfall und Mietwagenkosten sind in der der Entzug der Nutzungsmöglichkeit sowie das Vorliegen eines Nutzungswillens.

Der Entzug der Nutzungsmöglichkeit ist in der Regel gegeben, wenn das Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher ist oder gerade repariert wird.

Die Betätigung des Nutzungswillens als weitere Voraussetzung von Nutzungsausfall und Mietwagenkosten ist nach einer Ansicht immer schon durch den Unfall gegeben, nach einer anderen Ansicht ist eine zeitnahe Ersatzanschaffung oder Reparatur notwendig.

OLG Düsseldorf, z.B. Urteil vom 26.4.04, I-1 U 177/03:

„Der hypothetische Nutzungswille jedenfalls des privaten Halters bzw. Eigentümers ist grundsätzlich zu vermuten“

AG Berlin Mitte, Urt. v. 3.5.2006, 110 C 3355/05:

Zwischen Unfall und Anschaffung des Ersatzfahrzeugs lagen 13 Monate: „Da die Klägerin ihr Fahrzeug vor dem Unfall genutzt hat und keinerlei Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass die Klägerin auch ohne den Unfall ihr Fahrzeug ab dem 23.10.2003 nicht mehr genutzt hätte, ist davon auszugehen, dass sie auch für die Zeit nach dem Unfall noch einen Nutzungswillen hatte. Die Klägerin hat auch nachvollziehbar dargelegt, dass sie nur deshalb so lange mit der Ersatzbeschaffung gewartet hat, weil sie den Unfall zum Anlass genommen hat, ein höherwertiges Fahrzeug zu erwerben“

LG Braunschweig, Urt. vom 19.8.05, 8 S 385/05

„Die Tatsache, dass der Kläger zum Zeitpunkt des Unfalls über ein Fahrzeug verfügte, beweist bereits, dass er einen grundsätzlichen Nutzungswillen hatte.“

Sinngemäß so auch LG Karlsruhe Urteil vom 9.5.2005, 5 S 161/04

BGH, Urteil vom 10.6.08 — VI ZR 248/07:

„Nach diesen Kriterien hat der Ersatzpflichtige für den vorübergehenden Verlust der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeuges auch dann eine Entschädigung zu leisten, wenn sich der Geschädigte einen Ersatzwagen nicht beschafft hat.“

2. Kostenerstattung für Reparaturbestätigung

Die Einholung einer Reparaturbestätigung ist häufig erforderlich, um gegenüber dem gegnerischen Versicherer nachweisen zu können, dass eine Reparatur stattgefunden hat. Da manche Gerichte die Betätigung des Nutzungswillens durch tatsächliche zeitnahe Ersatzanschaffung oder Reparatur zum Erfordernis einer Zahlung von Nutzungsausfall machen, kann der Geschädigte durch die sachverständige Reparaturbestätigung nachweisen, dass er tatsächlich Nutzungswillen hatte. Die Kosten dafür wurden ihm dann auch in der Regel bis zu einem BGH Urteil von 2017 zugesprochen, wenn er fiktiv abgerechnet hatte aber tatsächlich günstiger oder in Eigenregie repariert hatte. Zusprechende Urteile waren zu, Beispiel:

AG Düsseldorf, Urteil vom 05.12.2012 – 25 C 1163/12:

„... Darüber hinaus besteht ein Anspruch auf Schadensersatz wegen der Sachverständigenkosten in Höhe von 38,00 EUR im Hinblick auf die Reparaturbestätigung des Sachverständigen M vom 28. Januar 2012. Der Schädiger hat die Kosten von Sachverständigengutachten zu ersetzen, soweit diese zu einer zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig sind. Die Einholung einer Reparaturbescheinigung ist im Falle einer selbst durchgeführten Reparatur notwendig,

um die tatsächlich durchgeführte Reparatur nachweisen zu können, was u.a. auch für die Frage, ob dem Grunde nach ein Anspruch auf Zahlung eines Nutzungsausfallschadens besteht, relevant ist.“

AG Schwabach, Urteil vom 22.11.2012, 2 C 999/12:

„... Verursacht der Geschädigte Kosten für eine Reparaturbestätigung durch einen Gutachter, ohne dass der Versicherer gegen die geforderte Nutzungsentschädigung überhaupt Einwände erhebt bzw. zu keinem Zeitpunkt um die Vorlage einer Reparaturbestätigung bittet, verstößt der Geschädigte gegen seine Schadensminderungspflicht (Vergleiche: AG Hamburg, Urteil vom 31. März 1999, 55b C 2568/98“

Mit Urteil vom 24.01.2017, Az.: VI ZR 146/16 hat der BGH allerdings entschieden, dass dies eine unzulässige Vermischung von konkreter und fiktiver Abrechnung darstellen würde und aus diesem Grund diese Kosten nicht erstattungsfähig sein sollen-

3. Nutzungsausfall bei Vorführwagen

Beim Ausfall des Fahrzeuges eines Gewerbetreibenden, auch des Autohauses selber differenziert der BGH zwischen gewerblich genutzten Fahrzeugen, die durch ihre Transportleistung unmittelbar Ertrag erwirtschaften, wie etwa ein Taxi oder Lkw (dann schuldet der Schädiger tatsächlich nur den entgangenen Gewinn), und solchen, die zwar der gewerblichen Sphäre zugerechnet werden können, aber nicht unmittelbar Ertrag generieren dafür aber bei ihrem Ausfall einen spürbaren wirtschaftlichen Nachteil erzeugen (dann pauschalierte Nutzungsausfallentschädigung). Ein Vorführwagen erzeugt zwar nicht unmittelbaren wirtschaftlichen messbaren Nachteil, allerdings durchaus eine fühlbare wirtschaftliche Beeinträchtigung insoweit, als ja gerade potentielle Käufer keine Probefahrten machen können, vgl. AG Remscheid, Urteil vom 07.04.2017, Az. 27 C 61/16.

4. Nutzungsausfall bei Motorrad

Wenn dem Geschädigten ausschließlich ein Motorrad zur direkten Fortbewegung zur Verfügung steht, kann er auch für die Entziehung eines Motorrades Nutzungsausfall verlangen.

Bei diesem Sachverhalt liegt nämlich durchaus eine vermögensrechtliche Bewertung des Schadens vor, denn es geht gerade nicht um eine rein "hobymäßige Erfassung", sondern um die Nutzung des Motorrads als Transport- und Mobilitätsmittel. Bei diesem Sachverhalt besteht ein Anspruch auf Nutzungersatz auch für ein Motorrad, vgl.:

BGH, Urt. v. 13.12.2011 – VI ZA 40/11

"Danach kommt Nutzungersatz nur für einen der vermögensmehrenden, erwerbswirtschaftlichen Verwendung des Wirtschaftsgutes vergleichbaren eigenwirtschaftlichen, vermögensmäßig erfassbaren Einsatz der betreffenden Sache in Betracht. Anders als bei einem für den alltäglichen Gebrauch vorgesehenen Pkw ist die jederzeitige Benutzbarkeit des Motorrades für den Kläger nach seinem eigenen Vortrag zwar ein die Lebensqualität erhöhender Vorteil, der jedoch keinen ersatzfähigen materiellen Wert darstellt. Die Wertschätzung des Motorrads stützt der Kläger, der auch über einen Pkw verfügt, außer auf den Gesichtspunkt der Mobilität nämlich vor allem darauf, dass das Motorradfahren sein Hobby sei. Dieser Gesichtspunkt betrifft indes nicht die alltägliche Nutzbarkeit zur eigenwirtschaftlichen Lebensführung und entzieht sich deshalb einer vermögensrechtlichen Bewertung."

VI. Ersatzfähige Zeiträume

1. Allgemeines

Die für Nutzungsausfall und Mietwagenkosten abrechenbaren Zeiträume

Entgegen der landläufigen Ansicht vieler Geschädigter sind nicht "einfach so" die Mietwagenkosten bis zur Wiederherstellung der Mobilität oder sogar bis zur Haftungsübernahme durch die gegnerische Versicherung geschuldet. Dies ist nur in krassen Ausnahmefällen möglich. Besser fährt man, wenn man bezüglich der erstattungsfähigen Zeiträume von folgenden Grundsätzen ausgeht:

1) Wagen ist nicht mehr verkehrssicher: Bei einem nicht verkehrssicheren Fahrzeug sind folgende Zeiträume ersatzfähig:

A) Schadenfeststellungszeitraum: Das ist der Zeitraum vom Unfalldatum bis zur Vorlage des Gutachtens beim Kunden im Briefkasten.

B) Möglicherweise ein Überlegungszeitraum: Dem Geschädigten wird ein Überlegungszeitraum dahingehend zugestanden zu überlegen, ob er reparieren oder vielleicht doch etwas anderes erwerben möchte von 3-5 Tagen SOFERN nach den Zahlen im Gutachten überhaupt eine Wahlmöglichkeit besteht. Dies ist in der Regel der Fall, wenn die Reparaturkosten über dem Wiederbeschaffungsaufwand aber (zuzüglich Wertminderung) bei maximal 130 % des Wiederbeschaffungswertes liegen. Eine Faustformel ist auch: wenn die Reparaturkosten 60 % des Wiederbeschaffungswertes erreichen.

C) Schadenbehebungszeitraum: Hierunter fällt der tatsächliche Reparaturzeitraum (Verzögerungen gehen zu Lasten des Schädigers und werden in der Regel durch einen von der Werkstatt zu fertigenden Reparaturablaufplan belegt) bzw. Im Falle der Ersatzanschaffung die Wiederbeschaffungsdauer laut Gutachten.

2) Wagen ist verkehrssicher

- A) Schadenfeststellungszeitraum: Ausfallkosten kann der Geschädigte maximal für die Zeit der Gutachtenerstellung verlangen. Da der Wagen noch verkehrssicher ist kann das Fahrzeug weiter genutzt werden, so dass es am Entzug der Nutzungsmöglichkeit als Voraussetzung für die Zuerkennung von Mietwagenkosten ermangelt.
- B) Überlegungszeitraum: nicht ersatzfähig
- C) Schadenbehebungszeitraum: Jedenfalls im Reparaturschadenfall ist die tatsächliche reparaturbedingte Ausfalldauer ersatzfähig. Nicht ersatzfähig ist die Wiederbeschaffungsdauer laut Gutachten, Wernern neues Fahrzeug angeschafft wird, da das Unfallfahrzeug in diesem Beispielsfall ja weiter genutzt werden kann.

2. Einzelprobleme

a) Verlängerung der Reparaturdauer

Sofern dem Geschädigten kein Auswahlverschulden vorgeworfen werden kann, also er -obwohl er es besser wusste- einen völlig untauglichen Sachverständigen beauftragt hat, entfaltet das Gutachten eine Schutzwirkung zu seinen Gunsten. Darüber hinaus soll er auch vor Fehlern, die in der Sphäre der Werkstatt geschehen, geschützt werden. Aus diesem Grund trifft den Geschädigten das so genannte Werkstattrisiko nicht. Sämtliche Verzögerungen, die daher in der Sphäre der Werkstatt entstehen, ob verschuldet oder unverschuldet, gehen nicht zu Lasten des Geschädigten, so dass er auch Anspruch auf Mietwagenkosten/Nutzungsausfall für den verlängerten Zeitraum hat.

Die Werkstatt belegt den verlängerten Reparaturzeitraum durch Vorlage eines Reparaturablaufplanes. Das Erstellen dieses Reparaturablaufplanes ist, wenn die Versicherung ihn anfordert, abrechenbar.

b) Notreparatur

Um den Schaden möglichst gering zu halten ist der Geschädigte jedenfalls dann verpflichtet eine schnelle Wiederherstellung der Verkehrssicherheit seines Fahrzeuges zu ermöglichen, wenn eine Notreparatur bereits im Gutachten als möglich genannt wird. Dann erhält der Geschädigte auch die Ausfallkosten und die Reparaturkosten für den Zeitraum und den Aufwand der Notreparatur ersetzt. Insofern ist wichtig, dass sich der Geschädigte auf das Gutachten verlassen darf (so zB LG Schweinfurt Urteil vom 11.04.2014, 21 S 68/13).

c) Abgrenzung zu Vorhaltekosten

Wer einen Fuhrpark vorhält, dessen Fahrzeuge ausschließlich den Sinn haben, ausgefallene Fahrzeuge zu ersetzen, der erhält nur Vorhaltekosten, also die Kosten, die notwendig sind, um den Fuhrpark aufrecht zu erhalten.

Autohäuser haben in der Regel keinen Fuhrpark, sondern es fallen Mietwagen oder Vorführgewagen aus. Häufig meinen Versicherer dann, dass sie die Autohäuser einfach auf Vorhaltekosten verweisen könnten. Das ist allerdings von der Rechtsprechung so nicht gedeckt: Sofern der entgangene Gewinn konkret berechnet werden kann, besteht Anspruch auf diesen entgangenen Gewinn. Dies wird häufig bei einem Mietwagen der Fall sein, dessen Ausfall ja monetär direkt zu bemessen ist anhand der entgangenen Mietwagenkosten. Bei einem Vorführgewagen sind nicht unmittelbare Kosten in Form eines entgangenen Gewinns zu verzeichnen. Hier muss man gegenüber der Versicherung eher darstellen, dass eine fühlbare wirtschaftliche Beeinträchtigung vorliegt, da der Vorführgewagen potentiell interessierten Kunden gerade nicht mehr während der Ausfallzeit zur Verfügung gestellt werden kann und dann die Gefahr besteht, dass die Kunden möglicherweise das Fahrzeug doch nicht kaufen.

d) Neuwertabrechnung

Wenn dem Geschädigten ausnahmsweise einmal die Möglichkeit offen steht auf Neuwagensersatz abzurechnen, kann er die Mietwagenkosten bis zur Lieferung des neuen Fahrzeuges geltend machen. Allerdings sollte er sich mit dem Versicherer abstimmen, damit ihm dieser bei langen Anmietzeiträumen später nicht einen Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht vorwirft und behauptet, er habe ein Interimsfahrzeug anschaffen müssen oder der Versicherer hätte ihm günstiger über ein Sonderangebot einen Mietwagen vermitteln können.

e) vor Unfall schon Neufahrzeug bestellt

Hat der Geschädigte schon vor dem Unfall ein neues Fahrzeug bestellt und erleidet er einen Totalschaden, sind die Mietwagenkosten ausnahmsweise bis zur Lieferung des neuen Fahrzeuges ersatzfähig. (LG Augsburg, Urteil vom 10.11.2016, Az. 101 O 1089/16)

f) Nicht zur Vorfinanzierung in der Lage

Immer wieder stellt sich die Frage, wie der Geschädigte sich bei Verzögerungen in der Schadenregulierung auf Seiten des Schädigers verhalten soll: Soll er abwarten und später auf Kosten des Schädigers Nutzungsausfall geltend machen? Besteht diese Pflicht des Versicherers, den Nutzungsausfall dann zu ersetzen? Soll er vorfinanzieren, muss er es vielleicht sogar?

Um es direkt vorwegzunehmen: Die wohl herrschende Ansicht in der Rechtsprechung geht davon aus, dass eine Pflicht zur Vorfinanzierung nicht besteht. Allerdings kann die Vorfinanzierung auch im Interesse des Geschädigten liegen, z.B., wenn er einen hohen

Reparaturschaden schnellstmöglich ausgleichen will, um wieder mit dem eigenen Fahrzeug mobil zu sein.

Sofern der Geschädigte zusätzlich vollkaskoversichert ist, kann er diese Versicherung zur Vorfinanzierung einsetzen und den dann entstehenden Rabattverlust bei dem Schädiger geltend machen. Dies gilt aber nicht uneingeschränkt, der Geschädigte muss vorher der gegnerischen Haftpflichtversicherung Gelegenheit zur Regulierung gegeben haben. Die Inanspruchnahme der Kaskoversicherung muss „erforderlich“ i.S.v. § 249 BGB gewesen sein, oder wie es das OLG Sachsen-Anhalt formuliert (v. 19.02.2004 – 4 U 146/03):

„Im Falle der Inanspruchnahme seiner Kaskoversicherung hätte er von der Beklagten den Rabattverlust in der Kaskoversicherung verlangen können. Im letzten Fall hätte davon ausgegangen werden können, dass die Inanspruchnahme des Kaskoversicherers notwendig gewesen wäre, da die Beklagte die Regulierung des Schadens zu Unrecht verzögert hatte.“

Vor Inanspruchnahme der Kaskoversicherung sollte man daher immer den Gegner explizit auf die geplante Inanspruchnahme hinweisen und eine letzte Frist zur Regulierung oder Vorschusszahlung gewähren.

OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 – I-1 U 151/06, 1 U 151/06

Zahlt der Haftpflichtversicherer trotz Aufforderung keinen Vorschuss zur Auslösung des Kraftfahrzeuges aus der Reparaturwerkstatt, hat er für eine entsprechend lange Zeit Nutzungsausfall zu zahlen (OLG Frankfurt ZfS 1984, 328). Gleiches gilt für die erfolglose Vorschussanforderung eines finanziell nicht leistungsfähigen Geschädigten, der die Kosten für eine notwendige und noch nicht in Angriff genommene Fahrzeugreparatur nicht aufbringen kann. Wenn der Schädiger ihm in einem solchen Fall ungeachtet einer Anforderung keinen Vorschuss bewilligt, so hat er auch für die Zeit Nutzungsausfall zu ersetzen, in welcher der Geschädigte außer Stande ist, die

Reparaturkosten zu bestreiten (KG VM 1994, 5; so auch OLG Nürnberg DAR 1991, 14 im Fall des Ausbleibens einer angeforderten Vorschussleistung für einen finanziell schlecht gestellten Geschädigten, der sich ein Ersatzfahrzeug für seinen total beschädigten Wagen beschaffen wollte).

Der Kläger legt substantiiert und stimmig dar, dass er mit seinem als Arbeiter erzielten monatlichen Nettoeinkommen von 2.000,00 € eine Familie mit zwei minderjährigen Kindern zu unterhalten hat und dass ihm mit Rücksicht auf die fixen Kosten sowie auf laufende Zahlungsverbindlichkeiten für den Lebensunterhalt nur ein Restbetrag von 864,00 € verbleibt (Bl. 6 d.A.). Seine beengten finanziellen Verhältnisse hatte er bereits in seinem Schreiben vom 6. April 2004 an die Beklagte unter Bezugnahme auf das frühere Anspruchsschreiben vom 22. März 2004 an die ... Versicherung detailliert dargelegt und vergeblich um eine Vorabzahlung von 3.000,00 € auf den Kfz-Schaden - "gegebenenfalls auch als Darlehen unter Rückforderungsvorbehalt" - gebeten, um in die Lage versetzt zu werden, den Reparaturauftrag zu erteilen (Bl. 22/26 d.A.).

(OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 – I-1 U 151/06, 1 U 151/06 –, juris)

VII. Fiktive Abrechnung

1. Verweis auf günstigere Werkstatt

Nach dem BGH, Urteil vom 7.2.2017 - VI ZR 182/16 ist grundsätzlich ein Verweis auf eine günstigere, aber gleichwertige Werkstatt (und damit deren Preise) zulässig, sofern das Fahrzeug durchgängig scheckheftgepflegt ist und insbesondere auch die Wartungen in der Markenfachwerkstatt durchgeführt worden sind, vgl.

“Der Verweis auf eine "freie" Fachwerkstatt ist bei einem über neun Jahre alten unfallbedingt leicht beschädigten Fahrzeug nicht unzumutbar, wenn dieses Fahrzeug zwar stets in einer markengebundenen Fachwerkstatt repariert, in den letzten Jahren dort jedoch nicht mehr gewartet wurde.

Die Versicherung kann den Geschädigten bei fiktiver Abrechnung seines Fahrzeugschadens (und ausschließlich bei fiktiver Abrechnung!) auf eine gleichwertige, aber kostengünstigere Werkstatt verweisen und damit seinen Schadenersatzanspruch zulässigerweise kürzen. Ein solcher Verweis ist auch noch im Prozess bis zum Ende der letzten mündlichen Verhandlung zulässig. Sofern es sich bei der Verweisungswerkstatt um eine gleichwertige Werkstatt handelt, sind die Preise dieser Werkstatt maßgebend. Die Gleichwertigkeit wurde bei Eurogarant zertifizierten Werkstätten bejaht, die sich im Umkreis von nicht mehr als 15 - 20 Kilometern zum Geschädigten befinden. Ein Verweis auf eine gleichwertige, aber günstigere Werkstatt ist bei fiktiver Abrechnung unzumutbar, wenn das Fahrzeug des Geschädigten zum Unfallzeitpunkt noch keine drei Jahre alt gewesen ist oder durchgehend seit Erwerb in der Markenfachwerkstatt gewartet und gepflegt worden ist (Scheckheftgepflegt).

Sofern Ersatzteilaufschläge ortsüblich anfallen, sind sie auch bei fiktiver Abrechnung zu ersetzen, BGH-Urteil vom 25.09.2018 - VI ZR 65/18.

2. Autohauseigenes Fahrzeug

Hier besteht die Besonderheit, dass manche Gerichte bei fiktiver Abrechnung die vollen Reparaturkosten ohne Abzug für Unternehmergewinn zusprechen, da im Falle einer fiktiven Abrechnung gerade kein Nachweis zur Vollauslastung geführt werden kann.

VIII. Einzelprobleme zu den Reparaturkosten

1. Auslösen des Reparaturauftrages

Der Reparaturauftrag kann durch sofort nach Gutachtenversand erfolgen. Er sollte allerdings lauten auf Reparatur nach Vorlage des Gutachtens, damit sich der Geschädigte den Schadenfeststellungszeitraum erhält.

2. Ersatzanschaffung und Mehrwertsteuer

Wenn der Geschädigte, anstatt zu reparieren ein neues Auto anschafft, kann er die dafür aufgewendete Mehrwertsteuer geltend machen. Der Versicherer muss die Mehrwertsteuer auf die im Gutachten ausgewiesenen Reparaturkosten erstatten (BGH, Urt. V. 5.2.2012 — VI ZR 363/11; LG Arnsberg, Urt. vom 30.3.2010 - 5 S 114/09)

3. Die Verbringungskosten

Kaum eine andere Position war so umstritten in der Regulierungspraxis des Jahres 2018 wie die Verbringungskosten. Ob nun pauschal 80 oder 100 Euro gezahlt wurden, Unsicherheiten auf Seiten der Autohäuser sind geblieben insbesondere darüber, was genau vorgetragen werden muss, damit die ursprünglich berechneten Verbringungskosten dann auch gezahlt werden.

Unstreitig gehören die Verbringungskosten zunächst einmal zum regulären Schadenersatzanspruch. Bei einer tatsächlich durchgeführten Reparatur in einer Markenwerkstatt, die keine eigene Lackiererei hat, gehören die Verbringungskosten zum vom gegnerischen Haftpflichtversicherer zu ersetzenden Schaden (AG Günzburg, Urteil vom 6.9.2011, Az. 1 C 164/11).

Der Versicherer kann vom Geschädigten auch nicht verlangen, dass er eine Werkstatt sucht, die eine eigene Lackiererei hat, um Verbringungskosten zu vermeiden (AG Backnang, Urteil vom 16.8.2012, Az. 6 C 225/12).

Der eintrittspflichtige Haftpflichtversicherer muss bei einer tatsächlich durchgeführten Reparatur die berechneten Verbringungskosten erstatten, wenn die sich im Rahmen dessen halten, was im Schadengutachten prognostiziert war. Denn solche

Verbringungskosten darf der Geschädigte schadenrechtlich für erforderlich halten, AG Hattingen (Urteil vom 18.3.2016, Az. 11 C 211/15)

Wenn eine Reparaturfirma die firmen- oder gruppeneigene Lackiererei räumlich ausgelagert hat, sind Verbringungskosten zu ersetzen (OLG Düsseldorf, Urteil vom 19.1.2010, Az. I-1 U 140/09).

Wie immer im Haftpflichtschadenrecht muss unterschieden werden zwischen der werkvertraglichen Frage im Verhältnis zwischen der Werkstatt und dem Geschädigten und der schadenrechtlichen im Verhältnis vom Geschädigten zum gegnerischen Versicherer.

Wenn bei einem Werkvertrag über die Gesamtkosten oder über einzelne Positionen der Rechnung keine konkrete vorherige Vereinbarung vorliegt, darf die Werkstatt gemäß § 632 Abs. 2 BGB „das Übliche“ berechnen.

Das, was die Werkstatt in nach § 632 Abs. 2 BGB zulässigerweise an den Geschädigten berechnet, muss der Versicherer auch erstatten. Das kann er nicht durch willkürlich ersonnene Beträge ersetzen.

Mit dem AG Landshut und dem AG Mühlhausen haben zwei Gerichte die Position von Kfz-Werkstätten gegenüber den Versicherern gestärkt: Beide Gerichte halten bei den Verbringungskosten einen Aufwand von 1,5 Stunden für angemessen. Der Versicherer darf nicht kürzen.

AG Landshut: Berechnet die Werkstatt Verbringungskosten (hin und zurück) mit einem Aufwand von 1,5 Stunden, ist das jedenfalls bei den konkreten Umständen des Falls nicht zu beanstanden. Im Übrigen sind die Kosten dem Geschädigten in Rechnung gestellt und schon von daher erstattungspflichtig (AG Landshut, Urteil vom 10.6.2016, Az. 3 C 565/16).

Ebenso sieht es das AG Mühlhausen: Bei einer einfachen Transportentfernung von 12,5 km sind 1,5 Stunden angemessen. So war es auch im Schadengutachten notiert und so ist es berechnet, und schon deshalb ist das aus Sicht des Geschädigten erforderlich im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB (AG Mühlhausen, Urteil vom 24.6.2016, Az. 3 C 90/16).

Der Schädiger kann vom Geschädigten nicht verlangen, dass dieser das Fahrzeug nach der Karosseriereparatur selbst zur Lackiererei fährt, um die Verbringungskosten zu ersparen. AG Hamburg-Bergedorf, Urteil vom 21.04.2017, Az. 409 C 195/16

Im großen Stil wenden Versicherer ein, die Verbringung sei vom Lackierer durchgeführt worden. Doch es ist eindeutig: Es kommt nicht darauf an, wie der Lackierer und die Reparaturwerkstatt im Innenverhältnis abrechnen, wenn der Transport zur Lackiererei und zurück vom Lackierer durchgeführt wurde. Es kommt nur darauf an, dass das Fahrzeug überhaupt verbracht wird (AG Bremen, Urteil vom 28.04.2017, Az. 19 C 509/16).

Das Urteil formuliert eine Selbstverständlichkeit. Dass der Generalunternehmer auch dann nach außen abrechnet, wenn ein Subunternehmer Leistungen erbringt, ist der Normalfall. Die interne Kalkulation, so auch das AG Bremen, muss nicht offengelegt werden.

Auch das AG Duisburg-Ruhrort (Urteil vom 25.01.2017, Az. 8 C 140/15) ordnet diese Frage dem Innenverhältnis von Werkstatt und Lackierbetrieb zu.

Die Verbringungskosten stehen dem Geschädigten auch fiktiv zu, wenn sie bei einer konkreten Reparatur anfallen würden. Denn die Reparaturkosten können bei der fiktiven Abrechnung nicht in „angefallene“ und „nicht angefallene“ Einzelposten unterteilt werden (BGH, Urteil vom 19.2.2013, Az. VI ZR 401/12).

4. Die Beilackierung

Bei konkreter Abrechnung schützt den Geschädigten das Werkstatttrisiko. Er kann den im Gutachten angesetzten Reparaturumfang reparieren lassen auf Kosten des Schädigers, vgl. ZB LG Wuppertal 25.10.12, 9 S 280/11, AG Paderborn 4.11.14, 50 C 169/14

Bei konkreter Abrechnung gleichfalls erstattungsfähig ist die Position „Erstellen eines Farbmusterblechs“ (AG Meiningen 11.8.15, 13 C 861/14). Ebenso von der Werkstatt in Rechnung gestellte Kosten für ein „Beipolieren“ (AG Tübingen 28.11.14, 3 C 911/13) und für die Reinigung des Fahrzeugs zum Prüfen des Lackiererergebnisses (AG Schwäbisch Gmünd 17.3.14, 4 C 890/13).

5. Beipolieren

Gerade bei älteren Lackierungen ist das An- und Beipolieren nach dem Unfall wichtig, um ein ästhetisches und harmonisches Farbergebnis zu erzielen. Die Kosten hierfür sind ersatzfähig, AG Tübingen 28.11.14, 3 C 911/13

6. Farbmusterblech

Der Schädiger muss den Zustand so herstellen, wie er ohne das schädigende Ereignis bestanden hätte. Wenn zur Ermittlung des Farbtones Farbmusterbleche gefertigt werden müssen, sind diese ebenfalls ersatzfähig, vgl. AG Meiningen 11.8.15, 13 C 861/14

7. Das Werkstatttrisiko

Der redliche Geschädigte, dem ein Unfall aufgezwungen worden ist, soll nicht durch Fehler in der Sphäre der anderen Unfallbeteiligten benachteiligt werden, solange man ihm kein eigenes Verschulden vorwerfen kann, zum Beispiel, dass er keine Angaben zu Vorschäden gemacht hat, so dass diese vom Gutachter auch nicht berücksichtigt werden konnten. Aus dem gleichen Grund soll er auch durch Fehler in der Sphäre der Werkstatt nicht benachteiligt werden, wobei es für ihn und aus seiner Sicht, egal ist, ob diese Fehler schuldhaft verursacht worden sind (die Werkstatt konnte nicht weiterreparieren, weil man ein falsches Ersatzteil durch Unachtsamkeit bestellt hatte) oder weil ohne Verschulden der Werkstatt eine Verzögerung eingetreten ist (das richtig bestellte Ersatzteil kann wegen Lieferverzögerungen beim Hersteller nicht geliefert werden). Für den Geschädigten selbst ist das unerheblich. Er erhält in einem ersten Schritt seinen Schaden aus dem zu Grunde liegenden Schadenersatzverhältnis ersetzt.

Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es für die hinter dem Schädiger stehende Versicherung durchaus einen Unterschied macht, ob ein anderer an der Unfallregulierung beteiligt, wie zum Beispiel die Werkstatt, durch eigenes Verschulden den Schadenersatz in die Höhe treibt oder dies schuldlos geschieht. Diese Risikozuweisung findet dann in einem zweiten Schritt zwischen der Werkstatt und der Versicherung des Schädigers statt, indem diese den möglicherweise bestehenden Schadenersatzanspruch des Kunden gegen seine Werkstatt wegen Schlechtleistung abgetreten erhält und dann in einem weiteren Prozess die Werkstatt daraufhin verklagen kann, ob die Mehrleistungen, die Zusatzaufwendungen etc. Auch wirklich notwendig gewesen sind.

Bereits im ersten Prozess des Kunden gegen die Versicherung des Gegners findet diese Abtretung insofern Beachtung, als selbst wenn der Kläger gewinnen sollte, die Verurteilung zur Zahlung nur "Zug um Zug gegen Abtretung etwaiger Schadenersatzansprüche des Kunden gegen seine Werkstatt" erfolgt. Es empfiehlt sich daher in jedem Fall, das Werkstattisiko nicht als "Persilschein" zu verstehen, sondern die damit begründete Forderung auch wirklich dahingehend zu prüfen, ob diese berechtigt ist.

8. Reparaturlaschen und Scheinwerfer

Nach Auffassung des AG Limburg/Lahn ist die Reparatur der Aufhängungen der Frontscheinwerfer mittels des vom Hersteller angebotenen Reparatursatzes nicht ausreichend, um den vorherigen Zustand wieder herzustellen. Dieses Ziel kann nur durch einen Neuersatz (Kompletttausch) erreicht werden (5.8.15, 4 C 85/14).

9. Pauschale für Kleinteile ist erstattungspflichtig

Auch die Pauschale für Kleinteile ist neben den in der Rechnung bezeichneten Originalkleinteilen mit eigener Teilenummer selbstverständlich erstattungsfähig. Insofern muss die Versicherung deutlich darauf hingewiesen werden, dass es nicht um eine "Doppelberechnung" geht, sondern tatsächlich um verschiedene Positionen, eben einerseits Herstellerkleinteile, andererseits "No-Name-Kleinteile", wie Schmierstoffe oder Öle.

AG Ravensburg (Urteil vom 25.04.2017, Az. 9 C 127/17, LG München I (Urteil vom 07.04.2016, Az. 19 S 1991/16, AG Schwandorf (Urteil vom 03.11.2016, Az. 1 C 653/16

10. Unfallbedingte Reinigungskosten sind erstattungsfähig

Besonders hilfreich ist es, wenn im Vortrag zum Umfang und Notwendigkeit der Reinigung direkt Ausführungen erfolgen, warum eine Reinigung über das übliche Maß hinaus erforderlich war. Manchmal sagt auch ein Bild mehr als "tausend Wort".

Mit etwas Darlegungsaufwand zu der Notwendigkeit der Reinigungskosten werden diese gerichtlich meistens auch zugesprochen, vgl. ZB AG Baden-Baden, Urteil vom 09.06.2016, Az. 1 C 92/16; AG Bühl, Urteil vom 01.09.2016, Az. 7 C 101/16, AG Gernsbach, Urteil vom 15.09.2016, Az. 1 C 121/16, AG Rastatt, Urteil vom 23.09.2016,

Az. 3 C 235/16) AG Wuppertal, Urteil vom 10.10.2016, Az. 31 C 230/16, AG Hattingen, Urteil vom 04.10.2016, Az. 11 C 153/16

Dies gilt insbesondere bei Arbeiten im Innenraum, großflächigeren Glasschäden mit Glasbruch ins Innere des Fahrzeuges hinein.

11. Berechnung der Probefahrt

Es gibt viele gute Gründe, weshalb nach erfolgter Reparatur eine Probefahrt durchgeführt werden muss. Der Klassiker ist sicherlich die Arbeit an den Achsen, Erneuern von Achsteilen oder Einstellarbeiten. Aber auch die Problematik von Windgeräuschen darf nicht außer Acht gelassen werden. Insbesondere beim Austausch großflächiger Karosserieteile zum Beispiel Türen muss geprüft werden, ob auch bei hoher Geschwindigkeit die Windgeräusche sich im Normalbereich aufhalten. Dasselbe gilt für die Assistenzsysteme. Auch hier ist eine gewissenhafte Prüfung nach Reparatur notwendig.

Zwar wenden die Versicherer dann immer wieder ein, die Kosten für eine solche Probefahrt seien ja in den "Gemeinkosten" enthalten, aber das ist letztlich nicht mehr als eine unbewiesene Behauptung und ein Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Werkstatt, die immer noch selber bestimmt, was sie wie in Rechnung stellt. So hat zum Beispiel das AG Stuttgart wörtlich entschieden, dass die Kosten für eine Probefahrt gerade nicht in den Gemeinkosten enthalten sind, AG Stuttgart 43 C 2284/17 Urteil vom 21.11.2017. Derselben Ansicht ist auch das AG Stade (Urteil vom 14.05.2018, 63 C 28/18).

Im Übrigen: was würde es denn bedeuten, wenn die Kosten entsprechend der Behauptung mancher Versicherer in den Gemeinkosten enthalten wären? Dann würde sich der Stundenverrechnungssatz natürlich entsprechend erhöhen, so dass letztlich kein Unterschied festgestellt werden könnte.

12. Resttreibstoff im Tank

Nach Ansicht vieler Gerichte ist der Resttreibstoff im Tank als Teil des Wiederbeschaffungswertes anzusehen. Manche Gerichte ordnen ihn auch der Wertminderung zu. Sofern die Kosten gesondert in Rechnung gestellt werden sollen, ist jedenfalls wichtig, dass Fotos vom Tankinhalt und ggf. Sogar eine Kopie der letzten Tankquittung beigelegt werden, vgl. AG Germersheim Urteil vom 08.03.2012 -1 C 473/11

13. Kosten für Rep-Ablaufplan

Immer wieder verlangen Versicherer im Hinblick auf die Mietwagenkosten oder die Nutzungsausfallentschädigung die Vorlage eines Reparaturablaufplans. Wenn der Versicherer einen solchen Reparaturablaufplan anfordert, muss er die dafür entstehenden Kosten erstatten (hier 75 Euro), LG Mosbach, Urteil vom 31.10.2012 - 5 S 51/12, in Verbindung mit AG Buchen, Urteil vom 31.5.2012 - 1 C 76/12 So auch: AG Horb am Neckar, Urteil vom 22.6.2015 -1 C 130/15, AG Schwandorf, Urteil vom 03.11.2016 — 1 C 653/16, AG Gelsenkirchen, Urteil vom 02.02.2017 - 201 C 453/16.

Bevor also einfach in "vorausgehendem Gehorsam" ein Reparaturablaufplan mitgeschickt wird, sollte man abwarten, bis er von der gegnerischen Versicherung angefordert wird, um die dann anfallenden Kosten zumindest abrechnen zu können.

14. Standkosten

Hierbei handelt es sich um eine eigenständige Schadensersatzposition, die gerade nicht Teil eines bereits abgedeckten Schadensersatzbereichs wäre. Sie ist auch als Herstellungsaufwand vollständig ersatzfähig. Dass die Standkosten sozial adäquat

kausal angefallen sind, ist durch die Tatsache der Reparatur bzw. Ersatzanschaffung hinreichend dargelegt.

Ebenso

BGH, Urteil vom 5.2.2013 – VI ZR 363/11, Abruf-Nr. 130595:

„... Mit Recht stellt das Berufungsgericht darauf ab, dass ein nicht mehr fahrbereites Kraftfahrzeug mit zerstörten Scheiben nicht irgendwo auf der Straße abgestellt werden kann, sondern untergestellt werden muss. Das sichere Unterstellen in einer Kfz-Werkstatt ist eine nahe liegende und angemessene Maßnahme. Die dafür anfallenden Kosten sind erstattungsfähig. Dass sie diejenigen übersteigen, die für eine gewerbliche Abstellmöglichkeit, etwa in einem Parkhaus, angefallen wären, hat die für eine Verletzung der Schadensminderungspflicht (§ 254 BGB) darlegungs- und beweispflichtige Beklagte auch mit der Revision nicht konkret vorgetragen. Entgegen den Ausführungen der Revision ist es nicht Sache des Klägers, insoweit Ermittlungen anzustellen und deren Ergebnis vorzutragen. Der Zeitraum des Verbleibs des Fahrzeugs ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts angesichts der Feiertage zu Weihnachten und zum Jahreswechsel und der Wochenenden sowie des erst Anfang Januar zugänglichen schriftlichen Gutachtens nicht zu beanstanden.“

Die Standkosten betragen je nachdem wo das Fahrzeug abgestellt wird (Parkplatz oder Halle) in der Regel zwischen 8 und 12 Euro netto pro Tag. Die Standkosten fallen schon an für den Zeitraum der Schadenfeststellung, wenn das Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher war. Ob für den Reparaturzeitraum Standkosten anfallen ist streitig.

15.Kosten für Zulassungsdienst

Der Geschädigte muss sich nach herrschender Meinung nicht mit einer Pauschale für An- und Abmeldekosten begnügen. Vielmehr darf in der heutigen Zeit auch ein Zulassungsdienst in Anspruch genommen werden,vgl.

AG Aue, Urteil vom 30.01.2009 – 3 C 0860/08 und LG Gießen, 3. Zivilkammer, vom 13.12.2006 – 3 O 235/05:

„... Die von der Klägerin geltend gemachten Zulassungskosten in Höhe von 110 Euro sind in voller Höhe erstattungsfähig. Die Klägerin war entgegen der Ansicht der Beklagten nicht dazu verpflichtet, zur Schadensgeringhaltung das Ersatzfahrzeug selbst zuzulassen. Sie durfte vielmehr die Zulassung von der Autohaus ... gegen Erstattung der üblichen Vergütung vornehmen lassen. Ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht des § 254 Abs. 2 S. 1 BGB liegt nur dann vor, wenn der Geschädigte vorwerfbar gegen Gebote des eigenen Interesses verstößt, d.h. wenn ein Verschulden gegen selbst vorliegt. Davon kann jedoch hier keine Rede sein, da die Inanspruchnahme des Zulassungsservice eines Autohauses beim Erwerb eines Neufahrzeugs durch den Käufer die Regel ist.“

Zudem dürfte es wohl unstrittig sein, dass der Geschädigte mit dem Schadensersatz verfahren kann, wie er möchte, ob er ihn also tatsächlich für Ummeldekosten in diesem Umfang ausgibt, ist gleichgültig.

16. Auch die Ersatzanschaffung ist eine konkrete Abrechnung und keine fiktive

Grundsätzlich ist der Schädiger berechtigt, den Geschädigten auf eine gleichwertige, aber günstigere Alternative der Schadenbehebung zu verweisen, so lange die Gleichwertigkeit gewahrt bleibt. Unter diesen Voraussetzungen wäre es ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht, bzw, das so genannte Wirtschaftlichkeitsgebot, wenn man dem Geschädigten erlauben wollte, diesen Verweis abzulehnen. Unterstützung erhält das Argument auch durch die Tatsache, dass es zumindest bei der fiktiven Abrechnung ja nicht um das tatsächliche Interesse des Geschädigten am Erhalt seines Eigentumes geht (wie im Falle der konkreten Reparatur). Anders liegt der Fall aber, sobald eine konkrete Form der Schadenbehebung gewählt wird. Wenn der Geschädigte nämlich tatsächlich repariert oder Ersatz anschafft, entscheidet er sich ja

gerade dafür, das Interesse am Eigentum seines Fahrzeuges zu betätigen. In diesem Fall ist ein Verweis aber nicht mehr möglich, weil es sich nicht mehr um eine fiktive, sondern eine konkrete Form der Schadenabrechnung handelt, vgl. AG Hagen, Urteil vom 4.2.2016, Az. 16 C 139/15

17. Der Unternehmergewinnabzug

Aus dem Grundsatz des Bereicherungsverbotens folgt, dass ein Autohaus, das ein autohauseigenes Fahrzeug repariert natürlich grundsätzlich auch nur die Kosten abrechnen darf, die es intern für die Reparatur des firmeneigenen Fahrzeuges auch hatte. In der Praxis wird dieser Unsicherheitsfaktor von den gegnerischen Versicherern mit einem 20 % Abzug an den Reparaturkosten bewertet. Dagegen kann man sich aber wehren, wenn die Werkstatt nachweisen kann, dass zum Zeitpunkt der Reparatur Vollauslastung geherrscht hat. Dann nämlich besteht eine Vermutung dafür, dass aufgrund der Reparatur des firmeneigenen Fahrzeuges ein Fremdfahrzeug gerade nicht repariert werden konnte. Insofern handelt es sich dann wieder um eine legitime Form des entgangenen Gewinns und dem Autohaus dürfen keine Abzüge gemacht werden, wenn es die Vollauslastung zum Zeitpunkt der Reparatur nachweist, vgl. BGH 19.11.2013 (Az. VI ZR 363/12) AG Ingolstadt (Urteil vom 14.02.2017, Az. 11 C 2231/16, Amtsgericht (AG) Saarbrücken (7.5.2014, AZ: 3 C 443/13).

„Der Abzug ist unberechtigt. Die Klägerin hat unbestritten vorgetragen, nahezu ausschließlich Fremdfahrzeuge zu reparieren, dass ihre Werkstatt ausgelastet sei, und dass sie Fremdaufträge habe zurückstellen müssen, um das eigene Fahrzeug instand zu setzen. Damit liegen alle Voraussetzungen vor, damit ein Unternehmergewinn nicht in Abzug zu bringen ist.

Nach anderer Sichtweise, der sich das erkennende Gericht anschließt, kann der geschädigte Betreiber einer auf die Reparatur von Fremdfahrzeugen ausgerichteten Werkstatt, der die beschädigte Sache selbst instand setzt nach § 249 II BGB als Herstellungskosten grundsätzlich das verlangen, was die Instandsetzung in einer

fremden Kfz-Werkstatt gekostet hätte, einschließlich des Unternehmergewinns. Eine Ausnahme soll lediglich dann gelten, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Geschädigte infolge einer besonderen Beschäftigungslage in der fraglichen Zeit nicht in der Lage gewesen wäre, die Instandsetzungskapazität seines Betriebes anderweitig gewinnbringend einzusetzen (vgl. BGHZ 54, 82f.; OLG Hamm, Urt. v. 18. 12.1989 – 6 U 94/89, NJW-RR 1990, 468; LG Heidelberg Urt v. 21. 8.1990 – 4 S 24 90, NJW-RR 1991, 352; LG Bochum, Urt v. 21.6.1989 – I O S 61/89 NJW-RR 1989, 1159).

Für den Anspruch auf Ersatz der vollen Reparaturkosten einschließlich des Unternehmergewinns ist § 249 II BGB und nicht § 252 BGB die richtige Anspruchsgrundlage. Denn es geht nicht darum, ob dem Geschädigten Ersatz für einen ihm entgangenen Gewinn wegen des Verlustes anderer Aufträge zusteht, sondern um die Frage, ob der Gewinn, den die Reparaturwerkstatt gewöhnlich einkalkulieren würde, im Falle der Selbstreparatur zu den erforderlichen Kosten im Sinne von § 249 II BGB zu rechnen ist (LG Heidelberg, Urt. v. 21.8.1990 – 4 S 24/90, NJW-RR 1991, 352).

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Geschädigte durch die Beschädigung einer ihm gehörenden Sache nicht besser gestellt werden soll als er ohne das schädigende Ereignis dastünde. Andererseits ist anerkannt, dass überpflichtmäßige Anstrengungen des Geschädigten den Schädiger nicht entlasten sollen. Sofern die Werkstatt des Geschädigten vorrangig auf die gewerbsmäßige Reparatur fremder Fahrzeuge ausgerichtet ist, ist davon auszugehen, dass die Reparatur eines eigenen Fahrzeugs den Werkstattbetrieb beeinträchtigt und somit eine überpflichtmäßige Anstrengung des Geschädigten gegeben ist. Damit der Schädiger durch letztere nicht auf Kosten des Geschädigten entlastet wird, ist eine Anrechnung auf Basis der üblicherweise anfallenden Kosten einer Fremdreparatur – einschließlich des Unternehmergewinns – geboten.

Der Subjektsbezogenheit des Schadensersatzbegriffs, demzufolge eine dem Geschädigten zur Verfügung stehende besonders vorteilhafte Herstellungsweise dem Schädiger zugute kommen muss (vgl. BGHZ 54, 82 ff), wird dadurch Rechnung

getragen, dass auch nach dieser Auffassung der Unternehmergeinnanteil nicht ersetzt wird, wenn der Geschädigte infolge einer besonderen Beschäftigungslage in der fraglichen Zeit ohnehin nicht in der Lage gewesen wäre, die Instandsetzungskapazität seines Betriebes anderweitig gewinnbringend einzusetzen (vgl. AG Marl: Kein Abzug des Unternehmergeinns bei Selbstinstandsetzung eines zum Betriebsvermögen gehörenden Pkw durch Kfz-Fachwerkstatt, NZV 2010; 525).“

Wie kann die Werkstatt Vollauslastung nachweisen? Entweder durch Vorlage eines anonymisierten Ausdrucks aus dem Terminalsbuch oder indem die verkauften mit den verkaufbaren Stunden verglichen werden. Zwar ist der Schädiger beweisbelastet für die Behauptung, es habe keine Vollauslastung vorgelegen. Das Autohaus trifft aber insofern eine so genannte sekundäre Darlegungslast. Das bedeutet, es muss schon etwas “Butter bei die Fische geben” . Daher ja auch die Notwendigkeit zur Vorlage des Ausdrucks aus dem Werkstattplaner.

18. Überobligationsmäßige Restwertverwertung

Grundsätzlich muss der Geschädigte den höchsten Restwert laut Gutachten oder den eines ihm durch den Versicherer vermittelten Restwertaufkäufer zu Grunde legen. Wenn es ihm aber ausnahmsweise gelingt einen noch besseren Restwert zu Erlösen, der gerade auf besonderem Verhandlungsgeschick beruht, kann er seiner Abrechnung diesen zu Grunde legen und den Mehrwert muss er nicht dem Schädiger zu Gute bringen.

BGH, Urt. v. 07.12.2004 – VI ZR 119/04

„... Grundsätzlich ist allerdings ein überdurchschnittlicher Erlös, den der Geschädigte für seinen Unfallwagen aus Gründen erzielt, die mit dem Zustand des Fahrzeugs nichts zu tun haben, dem Schädiger nicht gutzubringen (vgl. Senatsurteile vom 5. März 1985 - VI ZR 204/83 - VersR 1985, 593, 594; vom 21. Januar 1992 - VI ZR 142/91 - aaO).“

Vergleiche auch

OLG Köln, 19. Zivilsenat, 16.07.1993 19 U 243/92

„Gibt der Geschädigte das beschädigte Fahrzeug beim Kauf eines Neuwagens in Zahlung und erzielt er dabei eine Gutschrift, die den von einem Sachverständigen geschätzten Restwert übersteigt, so braucht er sich im Verhältnis zum Schädiger den Mehrerlös nicht anrechnen zu lassen. Ein "versteckter Rabatt" steht dem Geschädigten, nicht dem Schädiger zu (Abgrenzung BGH 1992-01-21, VI ZR 142/91, VersR 1992, 457).“

19. Ersatzanschaffung differenzbesteuert bei Vorsteuerabzugsberechtigtem

Differenzbesteuerung meint, dass nur die Differenz zwischen Händlereinkaufs- und Händlerverkaufspreis besteuert wird und zwar pauschal mit einem Satz von 2,4 bis 2,5 Prozent. Diese Besteuerungsform wird insbesondere angewendet, wenn Fahrzeuge schon etwas älter sind aber nicht so alt, dass sie nur auf dem Privatmarkt (und damit gänzlich ohne Besteuerung) gehandelt werden würden.

Auch der zum Vorsteuerabzug berechnigte Geschädigte ist nicht verpflichtet aus Schadenminderungsgründen ein regelbesteuertes Fahrzeug zu erwerben, nur um den Vorsteuerabzug zu realisieren (vgl. §§ 15 Abs. 1, 14 Abs. 4 Nr. 8, 14a Abs. 6, 14c, 25a Abs. 3, 4 UStG; Tipke/Lang/Reiß, Steuerrecht, 19. Aufl., § 14 Rn. 144 ff.).

Daher hat auch der zum Vorsteuerabzug berechnigte Geschädigte Anspruch auf Ersatz des vollen Wiederbeschaffungswertes, wenn bei der Ersatzanschaffung Differenzsteuer angefallen ist.

BGH, Urt. v. 25.11.2008 – VI ZR 245/07:

„Entgegen der Auffassung der Beklagten ist nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht der Klägerin Schadensersatz auf der Basis eines Brutto-Wiederbeschaffungswerts von 14.000 € zugesprochen hat. Im Streitfall liegen die Voraussetzungen nicht vor, unter denen die Rechtsprechung angenommen hat, dass die in Rechnung gestellte Mehrwertsteuer nicht vom Schädiger zu erstatten ist, soweit der Halter eines für Geschäftszwecke benutzten Fahrzeugs nach § 15 Abs. 1 Nr. 1 UStG zum Vorsteuerabzug berechtigt ist (vgl. Senatsurteil vom 6. Juni 1972 – VI ZR 49/71 – VersR 1972, 973, 974; BGH, Urteil vom 22. Mai 1989 – X ZR 25/88 – NJW-RR 1990, 32, 33). Die Klägerin hat ein differenzbesteuertes Fahrzeug angeschafft, so dass sie nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist (vgl. §§ 15 Abs. 1, 14 Abs. 4 Nr. 8, 14a Abs. 6, 14c, 25a Abs. 3, 4 UStG; Tipke/Lang/Reiß, Steuerrecht, 19. Aufl., § 14 Rdnr. 144 ff.). Zudem werden selbst nach dem – bestrittenen – Beklagtenvortrag auf dem maßgeblichen Markt vergleichbare Fahrzeuge nur zu 30 % regelbesteuert angeboten. Unter diesen Umständen ist es einem Geschädigten auch im Hinblick auf eine etwaige Schadensminderungspflicht (§ 254 Abs. 2 BGB) nicht zumutbar, sich ausschließlich nach einem regelbesteuerten Fahrzeug umzusehen und ein solches zu erwerben, um zur Entlastung des Schädigers die Vorsteuerabzugsberechtigung geltend machen zu können.“

20. Ford Flatrate und Totalschaden

Erleidet das Fahrzeug einen Totalschaden geht eine Garantievericherung, die man für “teures Geld” mitgekauft hatte ebenfalls unter und wird nutzlos. Allerdings darf der Geschädigte sich die dadurch anteilig nutzlos gewordenen Kosten vom Schädiger wiederholen, wie das AG Neuburg entschieden hat, vgl.

AG Neuburg, 18.12.2006, 3 C 607/06

“Erlischt mit dem unfallbedingtem Totalschaden eines Gebrauchtwagens und der damit verbundenen Fahrzeugveräußerung die beim Kauf des Unfallfahrzeuges getroffene Garantievereinbarung und verfällt die entsprechende Garantieprämie, ist der

Vermögenswert, der sich unter Berücksichtigung der restlichen Laufzeit der Garantievereinbarung ergibt, zu ersetzen”

21. Entsorgung der Reifen

Entsorgungskosten sind grundsätzlich eine beim Haftpflichtschaden zu ersetzende Schadenposition (OLG Karlsruhe, Urteil vom 12.8.2009, Az. 15 U 46/08 i. V. m. LG Karlsruhe, Urteil vom 24.4.2007, Az. 2 O 590/05; AG Germersheim, Urteil vom 19.8.2010, Az. 1 C 43/10; AG Wesel, Urteil vom 13.9.2007, Az. 5 C 254/07).

Beim Kaskoschaden gilt nichts anderes, wenn die Entsorgungskosten nicht ausdrücklich im Vertrag aus dem Umfang der zu erstattenden Positionen herausgenommen wurden. Denn wenn keine klare vertragliche Regelung vorliegt, ist bei der Auslegung der Kaskobedingungen das Haftpflichtschadenrecht als Auslegungshilfe heranzuziehen (BGH, Urteil vom 11.11.2015, Az. IV ZR 426/14).

22. COVID Kosten

Nach dem Auslaufen der Corona Schutzmaßnahmen ist eine Berechnung dieser Kosten nicht mehr angezeigt und wird auch nicht mehr von den Gerichten ersetzt.

23. Energiekostenpauschale

Einige Autohäuser sind wegen der steigenden Kosten im Jahr 2023 dazu übergegangen, eine Energiekostenpauschale zu erheben. Ob das Autohaus diese Kostensteigerung im Wege der Erhöhung der Stundenverrechnungssätze berücksichtigt, oder eine gesonderte Pauschale berechnet, ist nach aktueller Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 13.12.2022, Az. VI ZR 324/21) in die Gestaltungsfreiheit des Autohauses gestellt.

IX. Abrechnung des Fahrzeugschadens

1. Grundsätzliches und Begriffsklärungen

1) Bei der Instandsetzung des Fahrzeuges sind folgende Werte relevant

A) Reparaturkosten: Das sind die Kosten, die notwendig sind, um das Fahrzeug wieder reparieren zu lassen.

B) Wertminderung: Damit ist der Wert- und Vertrauensverlust gemeint, den das Fahrzeug dadurch zu beklagen hat, dass es einen Unfallschaden erlitten hat

C) Abzug "Neu für Alt": Damit ist die Einsparung gemeint, die der Geschädigte, der für bereits abgenutzte Teile Neuteile

D) Reparaturkostenaufwand: Dieser wird ermittelt durch Addition der Reparaturkosten und des merkantilen Minderwertes.

2. Bei Ersatzanschaffung oder Totalschadenabrechnung sind folgende Werte relevant:

- A) Wiederbeschaffungswert: das ist der Wert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt vor dem Unfall
- B) Restwert: Das ist der Wert des Unfallfahrzeuges
- C) Wiederbeschaffungsaufwand: Das ist die Differenz von Wiederbeschaffungswert minus Restwert

3. Vier Stufentheorie des BGH

Der Bundesgerichtshof ermittelt den ersatzfähigen Schaden in der Regel, indem er anhand der Werte im Gutachten in vier Stufen einteilt:

1. Stufe: Reparaturkostenaufwand über 130 % über dem Wiederbeschaffungswert: In diesem Fall liegt ein Totalschaden vor. Da der Geschädigte nach dem Grundsatz der Schadenminderung gehalten ist von mehreren gleichwertigen Möglichkeiten der Schadenbehebung nur die günstigere zu wählen. Ersatzanschaffung und Reparatur sind schadenrechtlich gleichwertig zu betrachten. Da in diesem Fall eine Reparatur nicht wirtschaftlich wäre, muss der Geschädigte auf Totalschadenbasis abrechnen. Es gibt allerdings eine Ausnahme: Wenn es dem Geschädigten gelingt, sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens reparieren zu lassen und nur durch Verwendung von Gebrauchtteilen mit den Reparaturkosten unter dem Wiederbeschaffungswert zu bleiben, dann kann er die tatsächlichen Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes abrechnen.

2. Stufe: Reparaturkostenaufwand bis 130 %

Obwohl auch in diesem Fall eigentlich eine unwirtschaftliche Situation vorliegt (Reparatur ist teurer als Wiederbeschaffung) erlaubt der BGH eine Reparatur im Rahmen der so genannten Obergrenze also bis maximal 30 % über dem Wiederbeschaffungswert, wenn zwei Voraussetzungen vorliegen: Zum einen muss der Geschädigte sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens ohne Abweichung vom gutachterlichen Reparaturweg tatsächlich reparieren. Zum anderen muss er das

besondere Interesse an der Erhaltung seines Fahrzeuges dadurch beweisen, dass er das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate nutzt (Betätigung des Integritätsinteresses).

3. Stufe: Reparaturkostenaufwand über Wiederbeschaffungsaufwand (Wiederbeschaffungswert minus Restwert)

Hier sind mehrere Varianten möglich, insbesondere auch abhängig von der Frage, ob das Fahrzeug repariert werden soll oder ein neues Fahrzeug angeschafft werden soll.

Wenn der Geschädigte das Fahrzeug abschafft, hat er „gewählt“. Dann darf der Versicherer ohne Rücksicht auf willkürliche Grenzen (wie etwa die 70 % — Grenze) auf Basis des Wiederbeschaffungsaufwandes abrechnen, vgl. BGH Urteil vom 7.6.2005, VI ZR 192/04

Wenn der Geschädigte das Fahrzeug verkehrssicher teilrepariert darf der Versicherer ihm nur den Restwert laut Gutachten abziehen.

BGH, Urteil vom 29.04.03, VI ZR 393/02

„Der Geschädigte kann zum Ausgleich des durch den Unfall verursachten Fahrzeugschadens die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes ohne Abzug des Restwerts verlangen, wenn er das Fahrzeug tatsächlich reparieren lässt und weiter nutzt. Die Qualität der Reparaturspielt jedenfalls so lange keine Rolle, als die geschätzten Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigen“

Wenn der Geschädigte verkehrssicher teilrepariert und das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate nutzt, kann er die Nettoreparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes abrechnen. Der Restwert bleibt unberücksichtigt.

BGH, Urteil vom 23.5.2006, VI ZR 192/05:

„Der Geschädigte kann zum Ausgleich des durch den Unfall verursachten Fahrzeugschadens, der den Wiederbeschaffungswert nicht übersteigt, die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes ohne Abzug des Restwerts verlangen, wenn er das Fahrzeug — gegebenenfalls unrepariert — mindestens sechs Monate weiter nutzt.“

Wenn der Geschädigte den über dem Wiederbeschaffungsaufwand, aber unter dem Wiederbeschaffungswert liegenden Schaden vollständig reparieren lässt, gibt es anschließend keine Haltefrist. Er darf ggf. unmittelbar nach der Reparatur verkaufen, vgl. BGH VI ZR 77/06 vom 5.12.2006

Hat der Schädengutachter den WBW zu Recht als steuerneutral eingestuft, weil solche Fahrzeuge typischer Weise nur noch am Privatmarkt gehandelt werden, muss der WBW auch dann als steuerneutral behandelt werden, wenn der Geschädigte ein zum Vorsteuerabzug berechtigter Unternehmer ist LG Ulm, Urteil vom 19.06.2013 -1 S 28/13, LG Kaiserslautern, Urteil vom 14.6.2013 - 3 O 837/12

Beim Restwert kommt es darauf an: Gehört das verunfallte Fahrzeug zum Betriebsvermögen, muss der Geschädigte beim Verkauf des Fahrzeugs die Mehrwertsteuer ausweisen und anschließend abführen. Dann muss vom steuerneutralen WBW nur der Netto—Restwert abgezogen werden

Der geschädigte Selbständige muss sich nicht auf die Suche nach einem regelbesteuerten Fahrzeug machen, wenn Fahrzeuge überwiegend nicht regelbesteuert angeboten werden, BGH, Urt. v. 25.11.2008 — VI ZR 245/07

4. Stufe: Reparaturkostenaufwand unter Wiederbeschaffungsaufwand

In diesem Fall erhält der Geschädigte “nur” den günstigeren Wiederbeschaffungsaufwand ersetzt.

4. Reparaturkostenaufwand laut Gutachten über 130 %

a) Zwar kalkuliert über 130 %, tatsächlich aber unter 130 % wg. Rabatten

Das Einräumen von Rabatten zur Unterschreitung der 130 % Grenze ist hochproblematisch und wird in der Rechtssprechung auch in der Regel nicht akzeptiert. Es ist nicht nämlich nach Ansicht des BGH nicht möglich, die eigentlich überschrittene Grenze durch einen Beliebigkeitsrabatt zu unterschreiten BGH VI ZR 79/10, denn die Grenze ist letztlich das Wirtschaftlichkeitsgebot und nur durch Einräumen eines Rabattes wird eine eigentlich unwirtschaftliche Reparatur nicht wirtschaftlich.

Was man machen kann: Schon im Vorfeld mit Gebrauchtteilen kalkulieren lassen im Gutachten und dem Versicherer dies vor Reparatur vorlegen und um Freigabe nachsuchen.

Eine andere Möglichkeit ist, mit Festpreisen zu arbeiten. Aber auch hier sollte man den Versicherer vorher ins Boot holen, damit die Kostenübernahme verbindlich vor Reparaturaufnahme geklärt werden kann.

b) Kalkuliert über 130 %, tatsächlich aber unter 130 % wg. Gebrauchtteilen

Der Einsatz von Gebrauchtteilen, bei ansonsten sach- und fachgerechter Reparatur kann ein Weg sein, um sich eine 130 % Abrechnung zu erhalten, vgl. LG Konstanz Urteil vom 23.3.2012 - 11 8112/11. Es ist jedoch empfehlenswert hierfür den Versicherer vorher mit “ins Boot zu holen”.

5. Reparaturkostenaufwand bis 130 %

a) Angriff auf den Wiederbeschaffungswert

Gerade die kostspielige 130 % Reparatur versuchen Versicherer immer wieder anzugreifen. Eine besonders beliebte Strategie war es, den Wiederbeschaffungswert laut Gutachten durch ein "Gegengutachten" eines Kürzungsdienstleisters überprüfen und herunterrechnen zu lassen. Dadurch rutschte dann der eigentlich mit 130 % kalkulierte Schaden plötzlich über die schadenrechtliche Klippe und wurde zum Totalschaden. Diesem Vorgehen hat das OLG Schleswig allerdings schon 2015 eine Absage erteilt, OLG Schleswig, Urteil vom 8.1.2015 - 7 U 5/14

Hat der Geschädigte bereits auf der Grundlage des Gutachtens, das bezogen auf den darin festgestellten WBW einen Schaden unterhalb der 130 Prozent errechnet hat, die Reparatur durchführen lassen, ändert eine nachträgliche Behauptung des Versicherers, der WBW sei niedriger, nichts. Der Geschädigte darf sich vielmehr auf sein Gutachten verlassen und der Schädiger ist ja nicht schutzlos gestellt. Natürlich kann er sich etwaige Ansprüche des Geschädigten gegen seinen Sachverständigen abtreten lassen und gegen diesen dann im Wege des Regresses vorgehen.

b) Die 130 % Grenze wird wie folgt ermittelt:

Auf der einen Seite berücksichtigt man den Reparaturkostenaufwand, also Reparaturkosten + Wertminderung, auf der anderen Seite den Wiederbeschaffungswert. Sofern die Geschädigten nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sind, sind die Bruttowerte maßgeblich (anderenfalls die Nettowerte). Wenn die Reparaturkosten zuzüglich Wertminderung bis zu maximal 30 % über dem Wiederbeschaffungswert liegen (deswegen: 130 % des Wiederbeschaffungswertes) kann der Geschädigte reparieren lassen, sofern er sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens repariert und das Fahrzeug noch mindestens 6 Monate nutzt.

c) 130 % Grenze für Gewerbetreibende

Auch Gewerbetreibende können die 130 % Regelung in Anspruch nehmen. Besondere Voraussetzungen sind nicht erforderlich. Es gelten dieselben Voraussetzungen, wie auch sonst: sach- und fachgerechte Reparatur auf Basis des Gutachtens ohne Abweichung vom Reparaturweg und Betätigung des Integritätsinteresses (der Wagen muss noch mindestens 6 Monate gefahren werden). Bei der Ermittlung der 130 % Grenze werden die Nettowerte miteinander verglichen.

d) Das Prognoserisiko

Das so genannte Prognoserisiko schützt den Geschädigten, der sich auf sein Gutachten verlassen darf, sofern ihm kein Auswahlverschulden vorgeworfen werden kann, BGH, Urteil vom 15.10.91, VI ZR 314/90: Wählt der Geschädigte den Weg der Schadensbehebung mit dem vermeintlich geringeren Aufwand, so geht ein von ihm nicht verschuldetes Werkstatt oder Prognoserisiko zu Lasten des Schädigers“

Dies gilt bezüglich des Wiederbeschaffungswertes und ganz generell bezüglich der 130 % Reparatur, vgl. LG Köln, Urteil vom 4.6.14 - 9 S 22/14

6. Mischen impossible Teil I

Im Haftpflichtschadenfall gibt es keine Möglichkeit, den Schaden in einen wirtschaftlich vernünftigen Teil (bis 130 % der Reparaturkosten) und einen unvernünftigen Teil (alles darüber) aufzuspalten, so dass der Geschädigte sich nicht die Reparaturkosten bis zur dieser Höhe auszahlen lassen kann und die darüber hinaus gehenden Reparaturkosten selber trägt, vgl.

BGH, Urteil vom 15.10.91, VI ZR 67/91:

„Liegen die (voraussichtlichen) Kosten der Reparatur eines Kraftfahrzeugs mehr als 30 % über dem Wiederbeschaffungswert, so ist die Instandsetzung in aller Regel wirtschaftlich unvernünftig. Lässt der Geschädigte sein Fahrzeug dennoch reparieren, so können die Kosten nicht in einen vom Schädiger auszugleichenden wirtschaftlich vernünftigen Teil (bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswertes) und einen und einen vom Geschädigten selbst zu tragenden wirtschaftlich unvernünftigen Teil aufgespalten werden. In einem solchen Fall kann der Geschädigte vom Schädiger nur die Wiederbeschaffungskosten verlangen.“

„Wiederbeschaffungskosten“ ist Synonym zum heute vom BGH verwandten Begriff „Wiederbeschaffungsaufwand“

Im Kaskoschadenfall, der ja kein “Schadenfall” mit “Schadenersatz” im eigentlichen Sinne ist, sondern eine Versicherung, die eine Versicherungsleistung auszahlt, ergibt sich das, was erstattet werden muss aus dem Vertrag. Und hier besteht durchaus die Möglichkeit, auch einen eigentlich unwirtschaftlichen Schaden reparieren zu lassen und dann bis 100 % mit der Kaskoversicherung abzurechnen und alles was darüber hinaus geht aus eigener Tasche zu bezahlen.

7. Keine Pflicht zur Bevorschussung

Unter eng begrenzten Umständen ist der Versicherer zur Bevorschussung auf 130 Prozent Basis verpflichtet, weil der finanziell unvermögende Geschädigte sonst die vollständige Reparatur nicht stemmen könnte, was ihn um seine Rechte brächte, OLG Frankfurt, Urteil vom 03.09.2015 — 22 U 89/14

8. Die Sach- und fachgerechte Reparatur auf Gutachtenbasis

Da es sich bei der 130 % Reparatur eigentlich um eine wirtschaftlich unvernünftige Wiederherstellungshandlung handelt (eigentlich entspricht der Maximalwert des Fahrzeuges vor dem Unfall ja dem Wiederbeschaffungswert und jede Bereicherung ist grundsätzlich verboten, wobei eine Reparatur auf Basis von 130 % ja eine Bereicherung ist, da faktisch mehr investiert wird, als der Wagen ohne den Unfall wert gewesen ist) müssen bestimmte Voraussetzungen vorliegen, damit ausnahmsweise dieser Verstoß gegen das Bereicherungsverbot toleriert wird. Zum einen muss die Reparatur "sach und fachgerecht auf Basis des Gutachtens" durchgeführt werden. Was das bedeutet, hat der BGH wie folgt definiert:

BGH Urteil vom 15.2.05, Az. VI ZR 70/04

"...dass die Reparatur „in einem Umfang, wie ihn der Sachverständige zur Grundlage seiner Kostenschätzung gemacht hat“ durchgeführt wird."

Das bedeutet im Klartext: D-Säule in Stand gesetzt ist nicht gleichbedeutend mit "D-Säule austauschen" laut Gutachten.

9. Betätigung des Integritätsinteresses: Weiternutzung sechs Monate

Grundsätzlich muss der Geschädigte zudem neben der sach- und fachgerechten Reparatur das besondere Interesse an der Erhaltung seines Eigentums beweisen. Er tut dies, indem er das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate nutzt. Eine vorzeitige, aber erzwungene Abschaffung schadet nicht (BGH VI ZB 22/08).

Wenn zum Beispiel wegen eines Motorschadens die 6 Monatsfrist nicht eingehalten werden kann, ist das nicht schädlich für die Zuerkennung der vollen Reparaturkosten, vgl. AG Köln, Urteil vom 27.08.2008, 269 C 166/08.

10. Fälligkeit der Reparaturkosten

Die Fälligkeit der vollen Reparaturkosten tritt sofort nach Reparatur ein. Das so genannte Insolvenzrisiko, also das Risiko, dass der Kunde den Wagen zum Beispiel vor Ablauf der sechs Monate abschafft und daher auf eine Totalschadenabrechnung zurückfällt und die Versicherung die bereits gezahlten Reparaturkosten zurückverlangt und der Kund es dann nicht zurückzahlen kann, trägt in diesem Fall der Schädiger

11. Festlegung des Wiederbeschaffungswertes

Eigentlich eine Selbstverständlichkeit: Wird in einem Gerichtsverfahren ein Wiederbeschaffungswert durch den gerichtlichen Sachverständigen festgelegt, kann dieser nicht weiter angegriffen werden, AG Ulm, Urteil vom 25.08.2017 - C 1890/16

12. Sprengung der 130 % Grenze durch die Mietwagenkosten möglich ?

Wenn die prognostizierten Reparaturkosten höher sind, als der WBW, können die Mietwagenkosten ausnahmsweise bei der Ermittlung der 130 Prozent — Grenze eine Rolle spielen, wenn die Reparatur krass länger dauert, als eine Ersatzbeschaffung

gedauert hätte, BGH, Urteil vom 15.10.91 - VI ZR 314/90

Das gilt aber nur, wenn die immense Reparaturdauer für den Geschädigten vorhersehbar war. War sie es nicht, bleiben die Mietwagenkosten für die Grenzziehung außer Betracht, LG Rostock, U. v. 8.6.12 - 9 O 207/11

13.130 % Reparatur und werkstatteigenes Fahrzeug

Aus dem Bereicherungsverbot folgt, dass der Geschädigte nicht besser stehen darf als ohne den Unfall. Wenn ein werkstatteigenes Fahrzeug verunfallt, dann wird dieses natürlich zu Eigenkosten repariert, die nicht ohne weiteres mit den Fremdkosten vergleichbar sind, die anfallen, wenn das Fahrzeug eines Kunden repariert wird. Damit also das Autohaus in solchen Fällen nicht auf die Eigenkosten beschränkt bleibt, muss nachgewiesen werden, dass zum Zeitpunkt der Eigenreparatur kein Fremdfahrzeug repariert werden konnte, obwohl aufgrund der Auftragslage eine Reparatur eines Fremdfahrzeuges mit Sicherheit durchgeführt worden wäre. Dieser Vortrag erfolgt durch einen Auslastungsnachweis. Das Autohaus muss für den Zeitraum der Reparatur nachweisen, dass Vollausslastung zum Zeitpunkt der Reparatur bestanden hat. Dies gelingt durch Vorlage eines anonymisierten Ausdrucks aus dem Werkstattplaners oder indem man die möglichen abrechenbaren Stunden den tatsächlich abgerechneten Stunden gegenüberstellt, vgl. BGH Urteil 19.11.2013, VI ZR 363/12

14. Abzug neu für Alt

Auch hier ist der Grundsatz im Bereicherungsverbot zu suchen: Der Geschädigte soll nicht besser stehen als vor dem Unfall. Hatte er vorher ein gebrauchtes und bereits spürbar abgenutztes Teil und bekommt aufgrund der Reparatur ein neues, muss immer gefragt werden, ob darin eine unberechtigte klar wirtschaftlich spürbare Besserstellung liegt. Falls ja, hat ein Abzug für Wertverbesserung stattzufinden, der in der Regel bereits vom Sachverständigen festgelegt wird.

Der Austausch des Stoßfängers begründet indes keinen Anspruch auf Wertverbesserung, vgl. AG Darmstadt, Urteil vom 10.6.15 - 308 C 52/14

15.Vorteilsausgleich

Unter dem Stichwort Vorteilsausgleich werden neben dem direkt spürbaren "Abzug neu für alt" vor allem Fälle gefasst, in denen der Geschädigte durch den Einbau eines neuen Teils Aufwendungen in der Zukunft erspart. Manchmal werden die Begriffe auch synonym verwandt.

16.Rabatte

Der Geschädigte darf nur deshalb oberhalb von 100 % reparieren (was ja eigentlich unwirtschaftlich wäre), weil man ihm zugesteht, dass insbesondere gut gepflegte Gebrauchtwagen so im Falle eines Unfalles auf dem Markt nicht mehr zu erhalten sind. Wenn also der Geschädigte in der Vergangenheit so viel Energie und Pflege in sein Auto gesteckt hat, kann er ausnahmsweise, wenn die kalkulierten Reparaturkosten bis maximal 30 % über dem Wiederbeschaffungswert liegen, auf Kosten des Schädigers reparieren lassen, sofern die Reparatur sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens erfolgt und der Geschädigte sein so genanntes "Integritätsinteresse" betätigt, also das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate nutzt. Maßgeblich für die Frage, ob der Geschädigte überhaupt noch reparieren lassen kann, sind die Werte aus dem Gutachten. Hier sind grundsätzlich die Bruttowerte mit Mehrwertsteuer anzusetzen. Nur dann, wenn der Geschädigte zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, sind die Nettowerte anzusetzen. Es ist sodann zu vergleichen auf der einen Seite der so genannte Reparaturkostenaufwand, also die Reparaturkosten plus Wertminderung, auf der anderen Seite der Wiederbeschaffungswert (der Restwert bleibt auf dieser Vergleichsstufe unberücksichtigt). Solange die Reparaturkosten + Wertminderung

maximal 130 % des Wiederbeschaffungswertes in der gutachterlichen Kalkulation erreichen, darf repariert werden. Anderenfalls liegt ein klarer Totalschaden vor.

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob nicht durch Einräumen von Rabatten dem Geschädigten geholfen werden kann, damit er innerhalb der 130 % Grenze bleibt. Dies hat der BGH aber in einem älteren Urteil abgelehnt, da er von der Frage der Wirtschaftlichkeit her die Angelegenheit betrachtet und nur durch das Einräumen von Rabatten wird die Sache jedenfalls dem Grunde nach nicht wirtschaftlicher. Natürlich kann man das auch anders sehen, aber die aufgrund der zurückhaltenden Rechtsprechung in diesem Bereich ist erst einmal davon abzuraten.

Besser ist es, den Sachverständigen zu bitten, entweder direkt mit Gebrauchtteilen zu kalkulieren und dies dem Versicherer offenzulegen, oder zu versuchen in Abstimmung mit dem Versicherer ein Festpreisangebot durchzusetzen.

X. RA bis WBW aber größer als WBA

1. Fahrzeug wird weiter genutzt

a) Vollständige Reparatur

Liegt der Reparaturkostenaufwand bis 100% des Wiederbeschaffungswertes kann der Geschädigte natürlich sofort reparieren. Er muss weder eine bestimmte Haltefrist abwarten, noch sonstige Obliegenheiten erfüllen. Insbesondere kann er auch reparieren, obwohl er von vorne herein weiß, dass er das Fahrzeug verkaufen und ein neues Fahrzeug erwerben möchte. Die Mehrwertsteuer wird vollständig erstattet.

b) Fahrzeug wird verkehrssicher bis 6 Monate weitergenutzt.

Der Geschädigte kann (auf dieser dritten Stufe: Reparaturkostenaufwand liegt über dem Wiederbeschaffungsaufwand aber unter dem Wiederbeschaffungswert) das Fahrzeug auch durch eine Notreparatur in Stand setzen und fiktiv auf Basis des Gutachtens abrechnen. Schafft er es allerdings vor Ablauf von sechs Monaten ab, erhält er lediglich den Wiederbeschaffungsaufwand ersetzt. Der Restwert wird also berücksichtigt.

Lässt er sich ein Gutachten in einer Markenfachwerkstatt erstellen und rechnet dann fiktiv auf Basis dieses Gutachtens ab, repariert dann aber vollständig in einer deutlich günstigeren freien Werkstatt und reicht die Reparaturrechnung ein, um die Mehrwertsteuer aus dieser Rechnung noch zusätzlich geltend zu machen, kann er insgesamt nur die günstigeren Reparaturkosten abrechnen.

c) Verkehrssicher mindestens 6 Monate genutzt

Lässt der Geschädigte auf dieser dritten Stufe (Reparaturkostenaufwand liegt über dem Wiederbeschaffungsaufwand aber unter dem Wiederbeschaffungswert) durch Not- oder Eigenreparatur die Verkehrssicherheit wieder herstellen und nutzt das Fahrzeug noch mindestens sechs Monate weiter kann er die Nettopreparaturkosten zuzüglich einer Wertminderung abrechnen bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswertes. Der Restwert bleibt dann unberücksichtigt.

d) Weiternutzung und Restwert

Nutzt der Geschädigte das Fahrzeug verkehrssicher weiter, ist bei einem wirtschaftlichen Totalschaden nur der Restwert in Abzug zu bringen, der aus dem Gutachten folgt. Der Versicherer kann in diesem Fall der Weiternutzung nicht den Geschädigten über ein besseres Restwertangebot zum Verkauf zwingen.

abgeschafft

2. Ersatzanschaffung

Rechnet der Geschädigte auf Basis des Gutachtens ab, um sich ein neues Fahrzeug zu kaufen, liegt keine fiktive Abrechnung vor. Es handelt sich vielmehr ebenfalls um einen Fall der konkreten Abrechnung, so dass der Geschädigte den Wiederbeschaffungsaufwand zuzüglich Mehrwertsteuer erhält, sofern bei der Ersatzanschaffung Mehrwertsteuer angefallen ist.

XI. RA kleiner WBA

1. Grundsatz

Liegen die Reparaturkosten schon nach dem Gutachten unter dem Wiederbeschaffungsaufwand (Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert) kann der Geschädigte nur diese günstigeren Reparaturkosten abrechnen.

2. Einzelprobleme

a) Besonderheiten bei Leasing

Die Abwicklung des Schadens eines geleasteten Fahrzeuges ist mit Gefahren verbunden. Da der Leasinggeber der Eigentümer ist, bestimmt dieser auch den Weg der Abwicklung. Die meisten Leasinggesellschaften lassen dann, wenn der Reparaturkostenaufwand circa 60 % des Wiederbeschaffungswertes erreicht, nicht mehr reparieren. Wenn der Geschädigte dann, ohne eine Freigabe des Leasinggebers einzuholen, reparieren lässt bleibt er am Ende auf den Reparaturkosten sitzen, wenn

der Leasinggeber die Totalschadenabrechnung wählt bzw keine Freigabe für die Reparatur erteilt.

b) Verweis auf günstigere, aber gleichwertige freie Werkstatt

Grundsätzlich ist der Schädiger berechtigt, den Geschädigten auf eine gleichwertige, aber günstigere Alternative der Schadenbehebung zu verweisen, so lange die Gleichwertigkeit gewahrt bleibt. Unter diesen Voraussetzungen wäre es ein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht, bzw, das so genannte Wirtschaftlichkeitsgebot, wenn man dem Geschädigten erlauben wollte, diesen Verweis abzulehnen. Unterstützung erhält das Argument auch durch die Tatsache, dass es zumindest bei der fiktiven Abrechnung ja nicht um das tatsächliche Interesse des Geschädigten am Erhalt seines Eigentumes geht (wie im Falle der konkreten Reparatur). Anders liegt der Fall aber, sobald eine konkrete Form der Schadenbehebung gewählt wird. Wenn der Geschädigte nämlich tatsächlich repariert oder Ersatz anschafft, entscheidet er sich ja gerade dafür, das Interesse am Eigentum seines Fahrzeuges zu betätigen. In diesem Fall ist ein Verweis aber nicht mehr möglich, weil es sich nicht mehr um eine fiktive, sondern eine konkrete Form der Schadenabrechnung handelt, vgl. AG Hagen, Urteil vom 4.2.2016, Az. 16 C 139/15

XII. Der Sachverständige

1. Die Bagatellschadengrenze

Der Geschädigte darf aber einer Grenze von jedenfalls unstrittig 900 € bis 1000 € die Einschaltung eines Sachverständigen hier für erforderlich halten, da dies bereits aus Beweissicherungsgesichtspunkten heraus nachvollziehbar ist.

Hinzukommt, die meisten Geschädigten weder unfallerfahren noch in sonstiger Weise bereits ähnlich mit einer derartigen Fragestellung konfrontiert gewesen sind.

Die Bagatellschadengrenze wird bei etwa 1000€ gezogen. Schäden darunter können gleichwertig, aber günstiger durch einen Kostenvoranschlag festgestellt werden.

Die Beweispflicht für die Verletzung der Schadensminderungspflicht liegt bei dem Schädiger, vgl. besonders:

BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03

"Für die Frage der Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit einer solchen Begutachtung ist auf die Sicht des Geschädigten zum Zeitpunkt der Beauftragung abzustellen. Demnach kommt es darauf an, ob ein verständig und wirtschaftlich denkender Geschädigter nach seinen Erkenntnissen und Möglichkeiten die Einschaltung eines Sachverständigen für geboten erachten durfte (vgl. Senatsurteile BGHZ 54, 82, 85 und 61, 346, 349 f.; Geigel/Rixecker, Der Haftpflichtprozeß, 24. Aufl., 3. Kap., Rn. 111). Diese Voraussetzungen sind zwar der Schadensminderungspflicht aus § 254 Abs. 2 BGB verwandt. Gleichwohl ergeben sie sich bereits aus § 249 BGB, so daß die Darlegungs- und Beweislast hierfür beim Geschädigten liegt."

Der Bundesgerichtshof hat auch schon das Einholen eines Gutachtens bei Kosten von etwa 715 € als schadenrechtlich ausreichend angesehen. Hier muss allerdings gesagt werden, dass die Bagatellschadengrenze in der Praxis durch die Rechtsprechung der Amtsgerichte bestimmt wird.

BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03

"Die Auffassung des Berufungsgerichts, die Beauftragung eines Sachverständigen sei erforderlich gewesen, weil der Schaden im Streitfall mehr als 1.400 DM (715,81 €) betragen habe und es sich deshalb nicht um einen Bagatellschaden gehandelt habe, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Der Betrag liegt in dem Bereich, in dem nach allgemeiner Meinung die Bagatellschadensgrenze anzusiedeln ist."

Das Prognoserisiko des Gutachtens und warum das Gutachten sonst noch "Gut" ist

Dem Gutachten kommt im Vergleich zum Kostenvoranschlag für den Geschädigten ein erheblicher Mehrwert zu, denn der redliche Geschädigte, dem ein so genanntes Auswahlverschulden nicht vorzuwerfen ist, darf sich auf die Ermittlung der Werte im Schadengutachten verlassen. So hat zum Beispiel das LG Köln für die Frage, ob der Austausch eines Lenkgetriebes wirklich erforderlich gewesen ist, festgehalten, dass zu Gunsten des Geschädigten dies jedenfalls vermutet werden kann, LG Köln, Urteil vom 29.03.2016, Az. 36 O 65/15: "Dabei kommt es auf die Frage, ob der Austausch des Lenkgetriebes aufgrund des Unfalls erforderlich war, nicht an. Denn der Kläger durfte auf Basis des von ihm in Auftrag gegebenen Privat-Gutachtens annehmen, dass der Austausch vorzunehmen war. Maßgeblich für die Höhe des vom Schädiger zu ersetzenden Schadens sind die tatsächlich angefallen Reparaturkosten, wenn der Geschädigte insoweit seine Obliegenheiten zur Schadensminderung berücksichtigt hat (vgl. grundlegend BGH, Urteil vom 29.10.1974, Az. VI ZR 42/73, NJW 1975, 160, 161). Denn ‚der erforderliche Herstellungsaufwand‘ wird nicht nur durch Art und Ausmaß des Schadens, die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten für seine Beseitigung, sondern auch von den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten mitbestimmt, so auch durch seine Abhängigkeit von Fachleuten, die er zur Instandsetzung des Unfallfahrzeugs heranziehen muss."

In ähnliche Richtung hat auch das AG Suhl argumentiert: „Nicht maßgeblich für die Bestimmung der Erforderlichkeit der Kosten ist die nachträgliche Überprüfung der jeweiligen Reparatur- und sonstigen Rechnungen durch den Schädiger und/oder seine Haftpflichtversicherung bezüglich der einzelnen Reparaturschritte und die Höhe der jeweiligen Rechnungsposition, solange diese Arbeit nur im grundsätzlichen Zusammenhang mit dem durch den Unfall verursachten Schaden stehen. Auch wenn die Versicherungswirtschaft es gerne anders hätte und durch stete Wiederholung versucht, die Rechtsprechung in diesem Sinne zu bewegen, steht ihr aufgrund der

gesetzlichen Systematik des Schadenrechtes die Rolle des ‚Rechnungsprüfers‘ in Bezug auf die dem Geschädigten durch das Schadenereignis verursachten Kosten nicht zu.“ (AG Suhl, Urteil vom 21.09.2016, Az. 1 C 544/15).

Mittlerweile ist auch geklärt, dass sich der Geschädigte auf den Wiederbeschaffungswert, wie er im Gutachten festgestellt worden ist verlassen darf, wenn zum Beispiel die Frage nach der 130 % Reparatur im Raum steht, OLG Schleswig, 7 U 5/14 vom 08.01.2015.

Selbst wenn der Versicherer einen Prüfbericht vorlegt, darf der Geschädigte im Vertrauen auf sein Gutachten reparieren, vgl. AG Hamburg Blankenese, Urteil vom 21.07.2017, Az. 532 C 110/17

Entsprechend hatte auch das OLG Dresden festgestellt: „Hierbei darf der Geschädigte regelmäßig auf die Richtigkeit eines von ihm eingeholten Sachverständigengutachtens vertrauen, soweit nicht ein vor Reparaturbeginn vorgelegtes Gegengutachten hieran ernsthafte Zweifel erweckt.“ (OLG Dresden, Urteil vom 10.05.2017, Az. 7 U 180/17).

Der Geschädigte genügt bei Haftpflichtschäden seiner Verpflichtung zum Nachweis des Schadens durch die Vorlage des Schadengutachtens. Insbesondere 119 Abs. 3 VVG gibt dem Versicherer kein Nachbesichtigungsrecht. Das alles gilt erst recht, wenn das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Nachbesichtigungsverlangens bereits wieder repariert ist, LG Lübeck, Beschluss vom 19.4.2013 - 16 0 19/12

LG Potsdam, Urt. v. 3.3.15 - 11 0 166/14 Der gegnerische Haftpflichtversicherer hat kein Recht auf eine Nachbesichtigung, wenn er nicht anhand einzelner aus seiner Sicht nicht nachvollziehbarer Schadenanteile substantiiert begründet, warum er nachbesichtigen möchte”

LG Wuppertal, Urt. v. 23.4.12 - 4 0 278/11: *“Wenn der Geschädigte nach dem Unfallschaden ein Schadengutachten erstellen lässt und dann das verunfallte Fahrzeug*

verkauft, kann der eintrittspflichtige Haftpflichtversicherer nicht einwenden, der Geschädigte habe Beweise vereitelt“

Zweifelt der Versicherer an, dass alle oder überhaupt Schäden aus dem aktuellen Unfallereignis stammen und verlangt er die Gegenüberstellung der beschädigten Fahrzeuge, um die Kompatibilität der Beschädigungen zu überprüfen, darf der Geschädigte seinen Schadengutachter hinzuziehen. Berechnet der Gutachter ihm dafür Kosten, muss der Versicherer diese Kosten dem Geschädigten erstatten (LG Hamburg, Urteil vom 9.7.2015, Az. 323 S 13/15).

Im Übrigen darf der Versicherte eine Nachbesichtigung ohnehin nur verlangen, wenn er nachvollziehbare Gründe dafür benennen kann (etwa um nach einer 130 % Reparatur zu prüfen, ob diese sach- und fachgerecht auf Basis des Gutachtens durchgeführt worden ist). Eine “Ausforschungsbesichtigung” ist unzulässig und auf diese muss sich der Geschädigte auch nicht einlassen.

Das Recht auf Kostenerstattung für einen eigenen Sachverständigen zur Feststellung der Schadenhöhe ist nicht neu, sondern hat, ähnlich wie die Zuerkennung von Anwaltskosten bei der Regulierung des Unfalles, die schon seit 1953 zugesprochen werden, eine jahrzehntelange Tradition, die aus dem Grundsatz der Waffengleichheit auch sofort verständlich wird: Der Geschädigte ist natürlich auf Seiten des Schädigers einem hochkompetenten Schadenteam ausgeliefert, das alles daran setzt, um an “seinem Schadenersatzanspruch” zu sparen. Um sich auf Augenhöhe mit diesen “Experten” auseinandersetzen zu können, muss sich der Geschädigte ebenfalls eines Fachmannes bedienen dürfen, vgl.

KG Berlin, Urt. v. 01.07.1976 – 12 U 268/76

„Wie der Senat bereits in seinem zur Veröffentlichung vorgesehenen Urteil vom 26. April 1976 (12 U 2992/75) ausgeführt hat, gehören die Kosten eines Privatgutachters zum Herstellungsaufwand im Sinne von § 249 BGB (BGHZ 61, 346 = NJW 1974, 34 =

VersR 1974, 90). Gegenüber diesem Erstattungsanspruch kann eine Verletzung der Schadensminderungspflicht nicht mit Erfolg eingewendet werden. Der Geschädigte ist grundsätzlich berechtigt, sich durch einen Sachverständigen über den Umfang des an seinem Kraftfahrzeug bei einem Verkehrsunfall entstandenen Schadens zu unterrichten (KG DAR 1971, 295; OLG Bremen VerSR 1974, 371; OLG Karlsruhe NJW 1968, 1333). Das gilt im Interesse der Gleichheit der Mittel zwischen Geschädigtem und Haftpflichtversicherer im allgemeinen auch dann, wenn der Haftpflichtversicherer bereits einen Gutachtauftrag erteilt oder ein Gutachten bereits vorliegen hat (OLG Stuttgart NJW 1974, 951). Maßgeblich wird regelmäßig sein, ob aus der Sicht eines verständigen Geschädigten, und zwar in der Situation, in der er sich nach dem Unfallereignis befindet, die Beauftragung eines eigenen Sachverständigen als erforderlich angesehen werden kann (OLG Stuttgart a.a.O.; LG Stuttgart VersR 1974, 698). Dies ist hier schon deshalb zu bejahen, weil der Privatsachverständige der Beklagten offensichtlich nicht alle erforderlichen Lohnaufwendungen festgestellt hat.“

Insbesondere, wenn durch einen Prüfbericht des Kürzungsdienstleisters des Versicherers Zweifel an der technischen Berechtigung der durch den Gutachter festgestellten Schadenpositionen aufkommen, darf der Geschädigte auf Kosten des Schädigers eine ergänzende Stellungnahme seines Sachverständigen einholen

AG Bad Segeberg, Urteil vom 30.11.2012 – 9 C 350/12:

„... Nach Auffassung des erkennenden Gerichts kann die Einholung eines Ergänzungsgutachten durch den Geschädigten aufgrund eines von dem Schädiger eingeholten Gegengutachtens dann als zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlich angesehen werden, wenn der Inhalt des Gegengutachtens aufgrund technischer Einwendungen gegen das Schadensgutachten eine inhaltliche Auseinandersetzung durch einen technischen Sachverständigen erfordert (vgl. hierzu OLG Koblenz, Beschl. v. 22.11.1991 – 14 W 623/91, ZfSch 1992, 279, juris Rn. 10; wohl auch AG Gummersbach, Urt. v. 06.02.2007 – 1 C 598/06). Dies ist etwa der Fall, wenn in dem Gegengutachten abweichende Reparaturkosten in Ansatz gebracht

werden, weil ein anderer Reparaturweg oder eine weniger material- und/oder kostenaufwendige Reparaturart für ausreichend angesehen wird, die der Gutachter des Geschädigten in seinem Schadensgutachten nicht berücksichtigt hat. Da eine inhaltliche Auseinandersetzung mit einem solchen Gegengutachten sachverständiges Wissen voraussetzt, darf der Geschädigte „seinen“ Gutachter mit einem Ergänzungsgutachten beauftragen, um festzustellen, ob die Einwände des Schädigers durchgreifen und ggf. eine abweichende Berechnung der Schadenshöhe rechtfertigen oder eben nicht (vgl. AG Saarbrücken, Urt. v. 22.11.2007 – 5 C 489/07, SP 2008, 268 ff.). Auf die Frage, ob der Geschädigte damit rechnen kann, dass der Schädiger auf das Ergänzungsgutachten seine Auffassung ändert und den Schaden nunmehr vollständig reguliert, kommt es in diesem Fall nicht an.“

Selbst wenn der Geschädigte zunächst einen Kostenvoranschlag zur Regulierung vorlägt, darf er später noch ein Gutachten einholen lassen, ohne gegen seine Schadenminderungspflicht zu verstoßen. Etwas anderes gilt nur für den Fall, dass der Geschädigte vor Einholung eines eigenen Gutachtens sich -in Kenntnis seines Rechts auf freie Gutachterwahl- zur Einschaltung eines von der Versicherung vermittelten Gutachters entscheidet.

Die Einholung eines Gutachtens ist nämlich grundsätzlich zur Beweissicherung erforderlich. Darüberhinausgehend ist aus Sicht des Geschädigten, auf die es maßgeblich ankommt, darauf abzustellen, dass keinerlei Aussagen zur Wertminderung durch einen Kostenvoranschlag gemacht werden. Dies ist Aufgabe des Gutachters. Zudem stellt ein Kostenvoranschlag niemals eine objektive Grundlage zur Regulierung i.S.d. Waffengleichheit dar, weswegen auch aus diesem Grund sich die nachträgliche Einschaltung eines Gutachters als erforderlich dargestellt hat. Die Kosten sind daher zu ersetzen, vgl. z.B.

LG Saarbrücken, Urteil vom 22.02.2013 – 13 S 175/12:

„... Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs gehören Kosten der Einholung eines Schadensgutachtens zu den gemäß § 249 Abs. 1 BGB auszugleichenden Vermögensnachteilen, soweit die Begutachtung zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs erforderlich und zweckmäßig ist. Ebenso können diese Kosten zu dem nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB erforderlichen Herstellungsaufwand gehören, wenn eine vorherige Begutachtung zur tatsächlichen Durchführung der Wiederherstellung erforderlich und zweckmäßig ist (BGH, Urteile vom 30.11.2004 – VI ZR 365/03, VersR 2005, 380, und vom 23.01.2007 – VI ZR 67/06, VersR 2007, 560, jeweils m.w.N.). Für die Frage der Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit einer solchen Begutachtung ist auf die Sicht des Geschädigten zum Zeitpunkt der Beauftragung abzustellen. Demnach kommt es darauf an, ob ein verständig und wirtschaftlich denkender Geschädigter nach seinen Erkenntnissen und Möglichkeiten die Einschaltung eines Sachverständigen für geboten erachten durfte (BGH, Urteil vom 30.11.2004 – VI ZR 365/03, VersR 2005, 380 m.w.N.).“

Aus neuer Zeit haben insbesondere AG Köln, Urteil vom 18.3.2016 — 274 C 141/15 und AG Hattingen, Urt. V. 10.02.2017 - 16 C 92/16 ebenso entschieden, insbesondere, wenn der Versicherer noch Zweifel an der Ordnungsgemäßheit des Kostenvoranschlages erkennen lässt.

Ab einer Bagatellschadengrenze von etwa 1000€ ist die Einschaltung eines Sachverständigen (genauer gesagt: die Kostenübernahme dafür) unproblematisch. Wer dennoch darauf verzichtet und später “am Stammtisch” erfährt, dass er ja möglicherweise noch einen Anspruch auf Zahlung der Wertminderung hat kann gegenüber der Versicherung durchaus mit der nachträglichen Einholung (und Kostenverursachung) eines Sachverständigengutachtens “drohen”. Insofern hat die Rechtssprechung entschieden, dass dann auch noch ein Sachverständigengutachten eingeholt werden kann und insbesondere kein Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht vorliegt.

AG Ulm, Urteil vom 26.10.2017 — 1 C1097/17:

“Beauftragt der Geschädigte, der bei einer Schadenabrechnung auf Kostenvorschlagsbasis bemerkt, dass ihm dabei die Wertminderung entgeht, einen Schadengutachter isoliert mit der Ermittlung des merkantilen Minderwerts, sind die Kosten dafür vom Schädiger zu erstatten.”

Sofern der Geschädigte mit dem gegnerischen Versicherer nicht explizit vereinbart, dass er -in Kenntnis seines Rechts auf die Einschaltung eines eigenen Sachverständigen- den Sachverständigen der Versicherung beauftragen will, hat er natürlich Anspruch darauf, dass er auch weiterhin einen eigenen Sachverständigen einschalten darf.

So hat etwa auch das AG München, Urteil vom 24.07.2017, 335 C 7525/17 entschieden:

“Das Recht des Geschädigten, beim Haftpflichtschaden ein Schadengutachten einzuholen, erlischt nicht dadurch, dass der Versicherer des Schädigers einen Sachverständigen entsendet”

Die Versicherer betreiben ein Hinweis- und Informationssystem, das der Verhinderung von Versicherungsmissbrauch dient. In diesem System werden sämtliche gemeldeten Unfälle Fahrzeugbezogen (nicht personenbezogen und daher kein Problem durch Datenschutz) gespeichert. Wenn ein Geschädigter zu diesem Fahrzeug einen Unfall meldet und das System einen Treffer ausspuckt, muss der Geschädigte nachweisen, dass der ursprüngliche Schaden auch fachmännisch behoben wurde.

Der BGH hat mittlerweile entschieden, dass die Kosten für das Einholen einer Reparaturbestätigung bei fiktiver Abrechnung nicht mehr ersatzfähig sind, BGH, 24.01.2017 - VI ZR 146/16. Nach Ansicht des BGH handelt es sich dabei um eine unzulässige Vermischung von konkreter und fiktiver Abrechnung.

Die Kostenerstattung für die Sachverständigenkosten ist der Höhe nach heftig umstritten, die Angriffe darauf zahlreich. Insbesondere, weil Sachverständige keiner Gebührenordnung unterliegen, sind die Spannbreiten der berechneten Honorare weit. Vor diesem Hintergrund versuchen Versicherer neuerdings den Geschädigten direkt in einem ersten Anschreiben oder Telefonat auf günstigere Mietwagenpreise und Sachverständigenkosten hinzuweisen. Noch fehlt es an einer konkreten Benennung von Sachverständigen und die Interessenlage ist auch nicht dieselbe wie bei den Mietwagenkosten, wo der Geschädigte ja "nur" Mobilität braucht (beim Sachverständigen ist es insbesondere das persönliche Vertrauen in die Leistung gerade dieses Sachverständigen, die eine beliebige Austauschbarkeit gerade unmöglich macht). Allerdings erreichen die Versicherer mit dem Nennen von Mindestpreisen natürlich eine erhebliche Verunsicherung bei den durch den Unfall Geschädigten.

Darüber hinaus hat der BGH entschieden, dass hinsichtlich der Sachverständigenkosten nur der bereits durch den Geschädigten bezahlten Rechnung Indizwirkung für die Erforderlichkeit zukommt. Der Hintergrund ist natürlich, dass man den Geschädigten schützen möchte, der bereits Kosten investiert hat. Dem Versicherer bleibt eine Rückforderung dieses Honorares auch weiterhin im Wege des Vorteilsausgleichs oder über eine Abtretung etwaiger Schadenersatzansprüche des Geschädigten wegen Zuvielzahlung möglich. Ist die Rechnung des Sachverständigen noch nicht gezahlt, muss anhand der gängigen Erhebungen geprüft werden, was der ortsüblichen Vergütung entspricht. Hierfür kann das Gericht eine bereits vorhandene Erhebung nutzen (zB die BVSK Befragung) oder ein Sachverständigengutachten einholen.

Das Gutachten entfaltet weitreichenden Schutz für den Geschädigten. Viele Einwände sind dem Versicherer jedenfalls im Verhältnis zum Geschädigten abgeschnitten (ein Regress gegen den Gutachter bleibt dem Versicherer jederzeit möglich). Dies alles gilt aber nur dann, wenn dem Geschädigten kein Auswahlverschulden zur Last gelegt werden kann. Das einmal ein Auswahlverschulden vorliegt ist äußerst selten und würde voraussetzen, dass der Geschädigte den Sachverständigen beauftragt hat, obwohl er

wusste, dass dieser möglicherweise fachlich nicht hinreichend qualifiziert ist, seinen Schaden zu dokumentieren.

Verschweigt der Geschädigte allerdings Vorschäden oder sonstige erhebliche Regulierungstatsachen und erstellt der Sachverständige sein Gutachten dann ohne Berücksichtigung dieser Tatsachen, kann der Versicherer einwenden, dass das Gutachten zur Regulierung unbrauchbar ist und die Kostenerstattung verweigern.

Die Beauftragung des Sachverständigen ist jederzeit möglich. Kostenersatz gibt es ab Erreichen der Bagatellschadengrenze von etwa 900 Euro. Wird der Sachverständige außerhalb seiner Geschäftsräume beauftragt hat der Geschädigte auch ein Widerrufsrecht. Je nachdem, ob er ordnungsgemäß belehrt worden ist, kann dieses auch dann noch dahingehend geltend gemacht werden, dass keine Kosten vom Geschädigten zu tragen sind, wenn der Sachverständige seine Leistung schon erbracht hat.

2. Hilfestellung bei der Gutachtenerstellung

Gemeint ist, dass der Sachverständige die Hebebühne oder den Arbeitsplatz des Autohauses benutzt, um das Gutachten ordnungsgemäß zu erstellen. Dadurch, dass der Arbeitsplatz blockiert wird, entsteht dem Autohaus natürlich ein "Schaden".

Insofern müsste eigentlich die Werkstatt dem Gutachter die Kosten in Rechnung stellen. Wenn die Werkstatt die Position an den Kunden berechnen will, muss geklärt sein, dass der Kunde die Werkstatt auch dazu beauftragt hat. Insofern empfiehlt sich ein Zusatz auf dem Reparaturauftrag und auf dem Gutachtenauftrag: "Wenn erforderlich, soll der Gutachter die Hebebühne oder den Arbeitsplatz des Monteurs kostenpflichtig benutzen dürfen".

Tatsächlich werden diese Kosten von Versicherungen natürlich deshalb nicht übernommen -oder nur gekürzt übernommen- weil vermutet wird, dass es sich um eine

versteckte Provision des Autohauses und des Gutachters handelt. Wichtig ist daher immer den konkreten Aufwand und die Notwendigkeit der Inanspruchnahme vorzutragen.

Neuerdings schauen Gerichte auch dahin, ob der Geschädigte überhaupt einen entsprechenden Auftrag erteilt hat. Lässt sich das nicht mehr nachweisen, wird die Klage mit dem Argument abgewiesen, da kein Auftrag erteilt worden ist, gibt es auch keinen Schaden in dieser Hinsicht.

XIII. Der Restwert

1. Wie der richtige Restwert ermittelt wird und welche Wartepflichten der Geschädigte hat

Wenn ein Sachverständiger im Haftpflichtschadenfall vermitteln will, dass der Restwert unter Einbeziehung einer so genannten Restwertbörse zu erfolgen habe, so konfrontieren Sie ihn bitte mit den nachfolgenden BGH-Urteil aus 2009. Darin führt der BGH ausdrücklich aus, dass der Geschädigte das Internet zur Recherche von Restwertangeboten nicht einbeziehen muss und daher auch nicht der Sachverständige. Es heißt dort unmissverständlich:

BGH, Urteil vom 13. Januar 2009 – VI ZR 205/08

„...Das gilt auch für die Begutachtung durch die von der Geschädigten eingeschalteten Sachverständigen, die im Streitfall mit Recht auf denjenigen Kaufpreis abgestellt haben, der auf dem für die Geschädigte allgemein zugänglichen regionalen Markt für das unfallbeschädigte Fahrzeug zu erzielen war.

Soweit die Revision die Auffassung vertritt, der Schadensgutachter habe die optimale Verwertungsmöglichkeit unter Einschluss der Online-Börsen zu ermitteln, verkennt sie, dass der Gutachtensumfang durch den Gutachtensauftrag und nicht durch das Interesse des Haftpflichtversicherers des Unfallgegners an einer besonders Kosten sparenden Schadensabrechnung bestimmt wird.

Wenn der Fahrzeugeigentümer Internetangebote nicht berücksichtigen muss, sind diese auch vom Gutachter nicht einzubeziehen, denn der Sachverständige hat den Fahrzeugrestwert aus der Position seines Auftraggebers zu ermitteln (OLG Köln, VersR 2004, 1145; OLG Karlsruhe VersR 2005, 706; OLG Celle, Schaden-Praxis 2006, 434).“

Sodann hat der Geschädigte auch weiterhin das Recht sofort nach Vorlage des Gutachtens bei ihm den Restwert zu verwerthen. Er muss insbesondere weder auf ein möglicherweise besseres Restwertangebot der Versicherung warten, noch muss er den Hinweis der Versicherung, dass diese ihm möglicherweise ein besseres Angebot wird machen können, berücksichtigen. Auch muss er dem Versicherer nicht erst das Gutachten zur Kenntnis bringen, damit dieser prüfen kann, ob er ggf. ein besseres Restwertangebot machen möchte:

BGH, Urteil vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15

“Der Geschädigte, der von der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB Gebrauch macht und den Schaden wie im Streitfall nicht im Wege der Reparatur, sondern durch Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs beheben will, leistet bei der Verwertung des beschädigten Fahrzeugs dem Wirtschaftlichkeitsgebot im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung zu einem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat (Fortführung Senatsurteil vom 1. Juni 2010, VI ZR 316/09, VersR 2010, 963).“

Vorsicht ist geboten, wenn der Unfallgeschädigte selber „Unfallschadenprofi“ ist wie beispielsweise Leasingflotten, Mietwagenunternehmen oder Autohäuser. Bei diesen ist aufgrund Spezialwissens die Verwertung in der Restwertbörse zumutbar, (BGH, Urteil vom 25.06.2019, Az. VI ZR 358/18).

2. Weiternutzung

Nutzt der Geschädigte den wirtschaftlichen Totalschaden weiter, indem er das Fahrzeug in Eigenreparatur oder Billigreparatur wieder fahrfähig macht, darf er den Restwert laut Gutachten abrechnen. Er kann vom Versicherer nicht auf ein besseres Restwertangebot verwiesen werden

3. Verkauf nach Vorlage des Gutachtens

Der Geschädigte darf im Vertrauen auf sein Gutachten sofort verkaufen. Er muss nicht erst dem Versicherer Gelegenheit zur Prüfung des Restwertes geben. Er braucht sich auch nicht auf unverbindliche Mitteilungen des Versicherers einlassen, er solle mit dem Verkauf noch warten oder der Versicherer könne ihm ein besseres Restwertangebot vermitteln.

BGH, Urteil vom 27. September 2016 – VI ZR 673/15

Der Geschädigte, der von der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB Gebrauch macht und den Schaden wie im Streitfall nicht im Wege der Reparatur,

sondern durch Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs beheben will, leistet bei der Verwertung des beschädigten Fahrzeugs dem Wirtschaftlichkeitsgebot im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung zu einem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat (Fortführung Senatsurteil vom 1. Juni 2010, VI ZR 316/09, VersR 2010, 963).

4. ACHTUNG Ausnahme: Restwertverkäufer hat gewerblich mit dem An- und Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen zu tun

In diesem Fall muss der Geschädigte in der Restwertbörse verkaufen, Bundesgerichtshof: Urteil vom 25.06.2019 – VI ZR 358/18

„Der Geschädigte, der von der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB Gebrauch macht und den Schaden nicht im Wege der Reparatur, sondern durch Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs beheben will, leistet bei der Verwertung des beschädigten Fahrzeugs dem Wirtschaftlichkeitsgebot im Allgemeinen Genüge, wenn er die Veräußerung zu einem Preis vornimmt, den ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger in einem Gutachten, das eine korrekte Wertermittlung erkennen lässt, als Wert auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat (Festhaltung Senatsurteil vom 27. September 2016 - VI ZR 673/15 , NJW 2017, 953).

Etwas anderes gilt nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, wenn es sich beim Geschädigten um ein Unternehmen handelt, welches sich jedenfalls auch mit dem An- und Verkauf von gebrauchten Kraftfahrzeugen befasst. In diesem Fall ist dem Geschädigten bei subjektbezogener Schadensbetrachtung die Inanspruchnahme des Restwertmarktes im Internet und die Berücksichtigung dort abgegebener Kaufangebote zuzumuten.“

5. Abgrenzung zum Restteilewert

Die Frage, ob der Geschädigte dem Versicherer im Haftpflichtschadenfall den Restteilewert zu Gute bringen muss, entweder in Form einer Anrechnung oder in Form des Zuverfügungstellens der Teile ist gerichtlich noch nicht entschieden. Anders als im Kaskoschadenfall, wo dazu eine konkrete Regelung sich aus dem Kaskovertrag ergibt, ist dies im Haftpflichtschadenfall nicht so. Grundsätzlich können solche Fälle auch über den Abzug "neu für alt" erfasst werden. Allerdings sollte diesbezüglich immer der Sachverständige ins Boot geholt werden.

XIV. Die Wertminderung

1. technische Wertminderung

Eine technische Wertminderung ist gegeben, wenn nach Durchführung der Reparatur optisch wahrnehmbar Reparaturspuren oder Mängel in der Werkarbeit vorliegen. Die technische Wertminderung kann auf einer Beeinträchtigung der Gebrauchsfähigkeit, der Betriebssicherheit, der Lebensdauer oder des äußeren Ansehens sowie des optischen Gesamteindrucks beruhen. Beispielsweise können zu derartigen Mängel gehören: Schweißnahtspuren, Paßungenaugigkeiten, Formabweichungen, Ausbeulspiegel, Farbunterschiede usw.

Da die Reparaturmethoden in letzter Zeit erheblich verbessert wurden und die mit der Durchführung betraute Werkstatt für mangelhaft durchgeführte Reparaturarbeiten haften würde, kann bei einer Reparatur in einer Vertrags- oder Fachwerkstatt der Verdacht auf Verbleiben technischer Mängel eines reparierten Fahrzeuges heute so gut wie ausgeschlossen werden. Bei Vorliegen der genannten Voraussetzungen ist dennoch eine technische Wertminderung gegeben, unabhängig von einer merkantilen Wertminderung (LG Frankfurt DAR 64, 103; OLG Nürnberg VersR 73, 865). Bei

sachverständiger Bewertung geht eine mögliche technische Wertminderung in die merkantile Wertminderung im übrigen ein (AG Essen ZfS 88, 353)

2. Merkantile Wertminderung

Die merkantile Wertminderung will das Risiko verborgener Mängel nach einem Unfall auffangen und in Form eines "Vertrauensverlustabzuges" berücksichtigen. Dabei ist Der Ausgangspunkt dieser Rechtsprechung, daß auf dem Gebrauchtwagenmarkt Unfallfahrzeuge einen geringeren Preis erzielen, als unfallfreie, weil verborgene technische Mängel nicht auszuschließen sind und das Risiko höherer Schadenanfälligkeit infolge nicht fachgerechter Reparatur besteht, trifft trotz aller Fortschritte der Reparaturtechnik nach wie vor zu, zumal die technische Entwicklung im Fahrzeugbau insoweit auch höhere Anforderungen stellt.

Der Ausgangspunkt dieser Rechtssprechung, dass auf dem Gebrauchtwagenmarkt Unfallfahrzeuge einen geringeren Preis erzielen, als unfallfreie, weil verborgene technische Mängel nicht auszuschließen sind und das Risiko höherer Schadenanfälligkeit infolge nicht fachgerechter Reparatur besteht, trifft trotz aller Fortschritte der Reparaturtechnik nach wie vor zu, zumal die technische Entwicklung im Fahrzeugbau insoweit auch höhere Anforderungen stellt."

3. Ermittlung der Wertminderung

a) Sachverständige Ermittlung

Vor allen abstrakten Berechnungsmethoden ist nach Ansicht des OLG Frankfurt die sachverständige Würdigung der Angelegenheit zu berücksichtigen und dieser ist auch der Vorzug zu geben, denn maßgeblich kann ja nur sein, was auf dem konkreten

ortsüblichen Markt als Wertminderung festgestellt wird. Die abstrakten Berechnungsmethoden berücksichtigen diese Feinheiten aber gerade nicht.

OLG Frankfurt am Main 7 U 34/15 vom 21.04.2016.

„ Die Höhe der Wertminderung ist nach § 287 ZPO vom Tatrichter frei zu schätzen, wobei es keine allgemein anerkannte Schätzungsmethode gibt. Zwar wird in der Praxis wohl überwiegend die Methode nach Ruhkopf / Sahm angewendet, die auch der Bundesgerichtshof als brauchbar angesehen hat (vgl. BGH v. 18.06.1979, Cz. VI ZR 16/79, zitiert nach juris Rdnr. 13 mw. N.). Allerdings ist zu würdigen, dass stets die besonderen Umstände des Einzelfalls – wie z. B. Das Vorliegen eines besonderen Fahrzeugtyps oder die aktuelle konjunkturelle Situation auf dem Fahrzeugmarkt – Berücksichtigung finden müssen. Daher dürfte einer fundiert begründeten, auf der Grundlage der besonderen Einzelfallumständen getroffenen Schätzung des merkantilen Minderwerts durch einen Kfz-Sachverständigen gegenüber tabellarischen Berechnungsmethoden der Vorzug zu geben sein, da nur in diesem Fall sämtliche relevanten Kriterien wie Fahrleistung, Alter und Zustand des Unfallfahrzeugs, Art des Schadens, ggf. Vorschäden, Anzahl der Vorbesitzer und evtl. Wertverbesserungen durch die Reparatur sowie die konjunkturelle Lage auf dem Automarkt jeweils mit dem für den Einzelfall maßgeblichen Gewicht angemessen berücksichtigt werden können“

4. Einzelprobleme

a) Gewerblich genutzte Fahrzeuge

Auch ein gewerblich genutztes Fahrzeug kann durch einen Unfallschaden eine Wertminderung erleiden, AG Hamburg-Altona, Urteil vom 02.04.13 — 3180 C 274/12

b) Auch über 5 Jahre und 100 TKM gefahren

Da durch den merkantilen Minderwert das so genannte "Odium des Unfallwagens", also die Tatsache, dass aufgrund der zu offenbarenden Unfalleigenschaft das Vertrauen des Marktes erschüttert ist, aufgefangen werden soll, kann es nicht schematisch auf das Alter oder die Laufleistung des Fahrzeuges ankommen. Insofern hatte zB das Kammergericht, Urteil vom 2.9.2010 — 22 U 146/09 entschieden, dass eine Wertminderung auch bei einem neun Jahre alten Porsche mit mehr als 170.000 km in Betracht kommt. Ebenso wurde durch OLG Oldenburg, Urteil vom 01.03.2007 — 8 U 246/06 die Wertminderung bei einem dreieinhalb Jahre alten Audi A 6 mit 195.648 km WM bejaht

Andere Urteile:

- AG Hamburg Urteil vom 22.02.2007 — 51b C 134/06 bei einem gewerblich genutzten Transporter mit einer Laufleistung von 157.000 km WM bejaht
- Das neuerdings oft gehörte Versichererargument, an gewerblichen genutzten Fahrzeugen entstehe per se keine Wertminderung, ist absurd, AG Köln, Urteil vom 17.12.2010 — 263 C 240/10 für einen 7 Jahre alten Pkw mi 191.000 km WM bejaht

c) Motorräder, Busse, LKW und Wertminderung

Der merkantile Minderwert bezieht sich ja nicht nur auf PKW, sondern erfasst gleichermaßen alle Fahrzeuge, die tatsächlich durch den Unfall einen Vertrauens- und damit Wertverlust erleiden. Dies ist anerkannt auch für Motorräder, LKW, Sprinter und Fahrschulwagen, vgl. LG Ulm, VersR 84, 1178

BGH VersR 80, 46: Auch an einem Fahrschulwagen kann eine Wertminderung entstehen, ebenso an einem Sprinter AG Nürnberg, Urteil vom 24.07.2008 — 20 C 1630/08

XV. Die Neuwertentschädigung

1. Voraussetzungen

Die Neuwertentschädigung gibt dem Geschädigten, der grundsätzlich bezüglich des Fahrzeugschadens maximal auf den Wiederbeschaffungswert beschränkt ist (Ausnahme: 130 %) Anspruch auf Anschaffung eines neuen Fahrzeuges, sofern die sonstigen Voraussetzungen vorliegen.

Folgende Voraussetzungen müssen dafür kumulativ für eine Abrechnung auf Neuwagenbasis vorliegen:

1. Der Wagen darf nicht älter sein als 1 Monat (Tageszulassung ist unschädlich BGH, Urteil vom 12.1.2005, Az: VIII ZR 109/04)
2. Der Wagen darf nicht mehr als 1000km gelaufen sein (Ausnahmsweise 3000km bei bleibenden Schönheitsfehlern und erheblicher Beschädigung)
3. Erhebliche Beschädigung (von einigen Gerichten wird ein Eingriff ins Fahrzeuggefüge verlangt, also Richtarbeiten von nicht unerheblichem Aufwand)
4. Tatsächliche Neuanschaffung

2. Tageszulassung

Sofern die sonstigen Voraussetzungen vorliegen, ist auch bei einer Tageszulassung ein Anspruch auf Neuwertentschädigung möglich, BGH, Urteil vom 12.1.2005, Az: VIII ZR 109/04.

XVI. die Abschleppkosten

1. Grundlagen

Die Abschleppkosten gehören dem Grunde nach natürlich zu den klassischen ersatzfähigen Positionen. Streit herrscht hier vor allem um die Frage, wie weit abgeschleppt werden darf und welche Kosten noch als angemessen bzw. Erforderlich zu betrachten sind. Wie den unten stehenden Urteilen zu entnehmen ist, gehen die meisten Gerichte davon aus, dass den Geschädigten keine Erkundigungspflicht im Hinblick auf Mietwagenpreise trifft. Bezüglich der Kosten kann auf die Erhebungen des Bundesverbandes der Abschleppunternehmer in Wuppertal zurückgegriffen werden (<https://www.vba-ev.de/>),

OLG Celle, Urt. V. 9.10.13 - 14 U 55/13: "Weil es sich um notwendige Begleitkosten zu dem handelt, was zur Wiederherstellung des Güterbestandes des Geschädigten geboten ist, trifft den Geschädigten vor der Beauftragung eines Abschleppunternehmens keine Erkundigungspflicht in dem Sinne, dass er sich zunächst nach dem preiswertesten Unternehmer auf dem Markt umzusehen hätte. Hierzu besteht zudem in der konkreten Unfallsituation mit dem Erfordernis einer zügigen Beseitigung der von dem verunfallten Fahrzeug ausgehenden Verkehrsbehinderungen regelmäßig gar nicht die Zeit."

AG Stade, Urt. v. 10.1.2012 - 61 C 946/11,

LG Hof, Urt. v. 9.2.2016 — 22 O 81/15:" Wer unmittelbar nach einem Unfall abgeschleppt werden muss, muss nicht vor der Beauftragung des Abschleppunternehmers Preise vergleichen.

AG Neu—Ulm, Urt. v. 12.8.2014 — 7 C 676/14: „Da die Geschädigte die üblichen Abschleppkosten gem.

5 632 Abs. 2 BGB zu erstatten hat, können Einwendungen gegen die Höhe der Abschlepprechnung nur dann entgegengehalten werden, wenn den Geschädigten ein Auswahlverschulden bei der Beauftragung des Abschleppunternehmens trifft. Ein solches Auswahlverschulden ist hier jedoch weder vorgetragen noch ersichtlich.“

AG Schwandorf, Urteil vom 2.6.2016 - 1 C 7/16

Der Geschädigte darf bei Haftpflichtschäden das unfallbeschädigte Fahrzeug auch bis zur Heimatwerkstatt abschleppen lassen, wenn durch die Mehrkosten später die erhöhten Abholkosten erspart werden AG München”

AG Siegburg, U. v. 14.4.16 — 124 C 7/16: “Bei Haftpflichtschäden sind die Kosten für das Abschleppen bis Zur Heimatwerkstatt vom Schädiger zu erstatten. Denn die Abwicklung der Reparatur und eventueller späterer Nachbesserungsarbeiten ist dort für den Geschädigten einfacher. Wenn der Geschädigte dabei im Abschleppwagen mitfährt, wird auch ein Mietwagentag eingespart. An alledem ändert nichts, dass sich dann ein wirtschaftlicher Totalschaden herausstellt, wenn der Geschädigte das nicht vorher bereits selbst erkennen kann”

2. Abschleppen bis zur Heimatwerkstatt

Zwei Problempunkte sind bei den Abschleppkosten besonders relevant: Zum einen geht es natürlich immer um die Kosten für das Abschleppen und damit zusammenhängend natürlich auch die Frage über welche Distanzen auf Kosten des Schädigers abgeschleppt werden darf. Die meisten Gerichte geben dem Geschädigten Anspruch darauf den Wagen, jedenfalls wenn es kein klarer Totalschaden ist, bis zur Heimatwerkstatt abschleppen zu können, vgl. Auch

AG Rosenheim, Urteil vom 12.05.2017, Az. 8 C 90/17

“Häufig wenden Versicherer ein, der Geschädigte habe nur Anspruch auf das Einschleppen seines Fahrzeuges in die nächstgelegene Werkstatt. Dies ist allerdings so nicht richtig und mach häufig auch gar keinen Sinn, insbesondere, wenn der Geschädigte selber von weit her kommt. Dann müsste er, nehmen wir an er kommt aus Hamburg und hat in München einen Unfall erlitten, um sein Fahrzeug aus der Reparatur wieder abzuholen extra Urlaub nehmen, Hotel- und Transportkosten würden anfallen. Zudem bestünde für ihn das Risiko, dass er bei mangelhafter Reparatur seine Gewährleistungsansprüche gegenüber einem Händler geltend machen müsste, der hunderte Kilometer weit entfernt ist. Auch das ist natürlich ein gewichtiges Argument gegen einen starre derartige Grenze. Mit verschiedenen Argumenten, wird in der Rechtssprechung dann auch meistens ein Anspruch auf die Abschleppkosten zur Markenfachwerkstatt bejaht.”

XVII. der Partneranwalt

Die Einschaltung eines Rechtsanwalts in die Unfallschadenabwicklung ist nach Ansicht des OLG Frankfurt in jedem Haftpflichtschadenfall unverzichtbar. Das OLG Frankfurt a.M. v. 01.12.2014, Az.: 22 U 171/13 führt aus: „Auch bei einfachen Verkehrsunfallsachen ist die Einschaltung eines Rechtsanwalts von vornherein als erforderlich anzusehen. Gerade die immer unüberschaubarere Entwicklung der Schadenspositionen und der Rechtsprechung zu den Mietwagenkosten, Stundenverrechnungssätzen u.ä. lässt es geradezu als fahrlässig erscheinen, einen Schaden ohne Einschaltung eines Rechtsanwalts abzuwickeln.“

Dabei sollten Partneranwälte unvoreingenommen durch die Qualität unserer Arbeit überzeugen und zwar selbstverständlich ausschließlich gegenüber Mandaten, die sich freiwillig und in Kenntnis ihres Rechts auf freie Anwaltswahl für ihre Einschaltung entscheiden und -eine Selbstverständlichkeit- weder anderweitig anwaltlich vertreten sind oder vertreten sein werden.

Es ist mittlerweile unproblematisch, wenn der Anwalt durch ein Autohaus oder einen Sachverständigen empfohlen wird. Das Verbot der "Stapelvollmacht" oder der "Werbung um das Einzelfallmandat" gibt es in dieser Form nicht mehr. So verstößt es weder gegen die §§ 1, 2 BRAO verstößt, noch ist es sittenwidrig ist, wenn ein Rechtsanwalt das Mandat eines Unfallgeschädigten übernimmt, dem er von einem Reparaturbetrieb empfohlen wurde (Anschluss an BGH, Beschluss vom 20. Juni 2006, VI ZB 75/05; LG Hamburg, Urteil vom 13. September 2013, 306 S 30/13; LG Oldenburg (Oldenburg), Urteil vom 12. Juli 2011, 16 S 72/11; AG Frankfurt am Main, Urteil vom 17. September 2013, 30 C 335/13; AG Frankfurt am Main, Urteil vom 21. Juni 2013, 30 C 2487/12 (25); AG Hamburg-St. Georg, Urteil vom 28. Juni 2012, 910 C 440/11; AG Hamburg-St. Georg, Urteil vom 25. Juni 2012, 910 C 59/12). Auch die Werbung um das Einzelfallmandat dürfte mittlerweile zulässig sein, sofern der Beworbene nicht in seiner Entscheidungsfreiheit bedrängt wird und die Werbung sachlich ist, BGH, Urteil v. 2.7.2018, AnwZ (Brfg) 24/17.

Zudem gibt der Bundesgerichtshof schon seit 1953 dem Geschädigten einen Anspruch auf Erstattung der Anwaltskosten

XVIII. Das Quotenvorrecht

1. Grundlagen

Hinter dem etwas sperrigen Namen "Quotenvorrecht" verbirgt sich ein echter Mehrwert für den Geschädigten, der eine Vollkaskoversicherung hat und sein Unfall nur mit einer Quote reguliert worden ist.

In diesem Fall kann der Geschädigte nämlich durch die Inanspruchnahme beider Versicherungen häufig eine fast vollständige Zahlung seiner Ansprüche erreichen, ohne, dass eine vollständige Haftung dem Grunde nach erreicht werden müsste.

Es gelten folgende Grundsätze:

1. Es gibt eine Quote
2. Es gibt eine Vollkaskoversicherung
3. Jede Versicherung zahlt natürlich nur bis zur Maximalhöhe dessen, was sie ohnehin leisten müsste (bei Haftpflicht unter Berücksichtigung der Quote, bei Kasko: maximal die Reparaturkosten unter Abzug des Restwertes)
4. Der Geschädigte erhält die so genannten Quotenbevorrechtigten Positionen jeweils zu 100 % erstattet und erst danach erfolgt ein Ausgleich unter den beteiligten Versicherungen. Quotenbevorrechtigt sind: Reparaturkosten, Selbstbeteiligung, Wertminderung, Sachverständigenkosten, Abschleppkosten. Nicht bevorrechtigt sind Mietwagenkosten und Nutzungsausfall und Auslagenpauschale.
5. Den Rückstufungsschaden in seiner Vollkaskoversicherung erhält der Geschädigte immer entsprechend der Quote gezahlt.

Nähere Erläuterungen und die Durchführung der Quotenvorrechtsabrechnung muss natürlich durch einen Anwalt erfolgen.

2. Ersatz des Rückstufungsschadens

Wählt der Geschädigte die Abwicklung auf Basis des Quotenvorrechts kann er den durch die Inanspruchnahme seiner Vollkaskoversicherung eingetretenen Rückstufungsschaden gesondert beim gegnerischen Haftpflichtversicherer geltend machen, vgl.

BGH, Urt. v. 25.04.2006 – VI ZR 36/05

„... Doch liegt der Auffassung des Berufungsgerichts, dass im Falle anteiliger Mithaftung des Geschädigten der Prämien Schaden allein infolge der Regulierung der durch den Geschädigten selbst zu tragenden Schäden eintrete, ein rechtsfehlerhaftes

Verständnis des Ursachenzusammenhangs im Haftungsrecht zugrunde. Es kommt nicht darauf an, ob ein Ereignis die „ausschließliche“ oder „alleinige“ Ursache des Schadens ist; auch eine Mitursächlichkeit, sei sie auch nur „Auslöser“ neben erheblichen anderen Umständen, steht einer Alleinursächlichkeit in vollem Umfang gleich (vgl. Senatsurteile vom 19.04.2005 – VI ZR 175/04 – VersR 2005, 945, 946; vom 20.11.2001 – VI ZR 77/00 – VersR 2002, 200, 201; vom 27.06.2000 – VI ZR 201/99 – VersR 2000, 1282, 1283 und vom 26.01.1999 – VI ZR 374/97 – VersR 1999, 862). Auch bei anteiliger Schadensverursachung haftet der Schädiger dementsprechend für den Rückstufungsschaden, der dadurch eintritt, dass der Geschädigte die Kaskoversicherung in Anspruch nimmt.

Im Streitfall hat die Abrechnung des gesamten Unfallschadens über die Vollkaskoversicherung den Rückstufungsschaden der Klägerin zur Folge, der durch die Beklagte zu 2 mitverursacht worden ist. Dass die Klägerin eine hälftige Mithaftung trifft, ändert daran nichts. Der Nachteil der effektiven Prämienerrhöhung trat, unabhängig von der Schuldfrage, allein dadurch ein, dass überhaupt Versicherungsleistungen in Anspruch genommen wurden. Da der Unfall als das den Schaden begründende Ereignis teils von der Beklagten zu 2, teils von der Klägerin zu vertreten ist, ist auch der Rückstufungsschaden hälftig zu teilen (Senatsurteil BGHZ 44, 382, 387 f.; OLG Karlsruhe, VersR 1992, 67, 68; LG Ulm, VersR 1993, 334; vgl. Klunzinger, NJW 1969, 2113, 2116; Becker/Böhme, Kraftverkehrshaftpflichtschäden, 22. Aufl., D 84; Geigel-Schlegelmilch, Haftpflichtprozess, 24. Aufl., § 13 Rn. 88).“