Foto: Loraks/Fotolia

Begutachtung | Der Kfz-Sachverständige muss bei Haftpflichtschäden immer alle zur fachgerechten Reparatur anerkannten Verfahren berücksichtigen

Streit um alternative Reparatur

Smart-Repair | Auch wenn der Geschädigte verpflichtet ist, die günstigste unter gleich geeigneten Reparaturmethoden zu wählen, hat er dennoch Anspruch auf eine sach- und fachgerechte Wiederherstellung.

Immer öfter wird in Fachkreisen über Begrifflichkeiten wie „alternative Reparaturmethoden" oder „Smart Repair" diskutiert. Zumindest dann, wenn im Zusammenhang mit Unfallreparaturen über die Regulierungspraxis einzelner Versicherer gesprochen wird, rückt bei den Unfallbeteiligten häufig der Verdacht billigerer Reparaturmethoden und damit verbundener Nachteile für den Geschädigten in den Vordergrund. Dass dies nicht so sein muss, zeigten auch die Diskussionen hierzu auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Goslar.

Richtig ist, dass alternative Reparaturmethoden durchaus kostensparende Aspekte beinhalten können und auch sollen. Richtig ist auch, dass der Kfz-Sachverständige – unabhängig vom Auftraggeber – bei jeder Begutachtung eines Haftpflichtschadens alle zur fachgerechten Reparatur anerkannten Reparaturverfahren berücksichtigen muss.

Anerkannte Verfahren | Entscheidend ist dabei aber, dass das vom Sachverständigen im Gutachten angegebene Reparaturverfahren anerkannt und im Vergleich zu anderen herkömmlichen Reparaturmethoden zu einer gleichwertigen und auch vollständigen, sach- und fachgerechten Wiederherstellung des Fahrzeugs geeignet sein muss. Von mehreren gleichwertigen Methoden muss der Sachverständige sogar die wirtschaftlich sinnvollste in seinem Gutachten dokumentieren.

Gewährleistung und Garantie | Dabei liegt letztlich die Bestimmung der Reparaturmethode und des Reparaturweges im pflichtgemäßen Beurteilungsspielraum des Sachverständigen. Der Rückgriff auf eine günstigere Methode darf nicht zur Beeinträchtigung der begründeten Ansprüche des Geschädigten führen. Eine gleichwertige Reparatur setzt voraus, dass Gewährleistungs- und Garantieansprüche nicht beeinträchtigt werden.

Die wirtschaftlich sinnvollste unter gleichwertigen Methoden muss im Gutachten stehen.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft stellt die aktuelle Diskussion jedoch etwas zu günstig für die Geschädigten dar, wenn er behauptet, bei Dellen im Blech, beschädigten Kunststoffteilen, einem Steinschlag in der Windschutzscheibe oder bei kleineren Lackschäden müssten die betroffenen Teile nicht immer komplett ausgetauscht werden (GDV-Erklärung auf der eigenen Internetseite zum Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar vom 26.1.2015). Nicht genug mit dieser pauschalen Behauptung. Der GDV fordert auch noch angesichts von „finanziellen, technischen und ökologischen Vorteilen" dazu auf, „zukünftig stärker alternative Reparaturmethoden zu nutzen".

Auch die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung argumentiert in diese Richtung. Alternative Reparaturmethoden wie Ausbeulen, eine „Spot"-Lackierung oder eine Reparatur von Scheiben und Kunststoffteilen ermöglichen – so die Darstellung – in vielen Fällen ebenfalls eine technisch und optisch einwandfreie Reparatur. Häufig seien diese sogar die bessere Wahl.

Anspruch auf fachgerechte Reparatur | Eine aus anwaltlicher Sicht mitunter für den Geschädigten gefährliche Sichtweise. Alternative Reparaturmethoden sind zwar auf den ersten Blick häufig eine günstigere Alternative, können aber sehr oft eine fachgerechte (umfangreichere) Reparatur nicht

ersetzen. Aber gerade auf eine solche haben die Geschädigten nach einem Unfall Anspruch.

Der Geschädigte eines Verkehrsunfalls hat Anspruch darauf, dass der Schaden vollständig behoben und nicht nur ausgebessert wird. Dies bedeutet, dass das Unfallfahrzeug durch eine sach- und fachgerechte Reparatur wieder in den Zustand versetzt werden muss, in dem es sich vor dem Unfall befunden hat.

Beispiel Kotflügel | Gerade der oft als Beispiel für alternative Reparaturmethode gewählte beschädigte Kotflügel macht das Dilemma des Geschädigten deutlich. War der neue Kotflügel vor dem Unfall unbeschädigt und hat nun einen Kratzer, besteht ein Anspruch auf einen neuen Kotflügel ohne Kratzer und nicht auf einen Kotflügel mit einem nun lediglich ausgebesserten Kratzer. Das Ausbessern des Kotflügels mag zwar eine kostengünstige Reparatur darstellen, die aus dem Blickwinkel der Versicherer auch durchaus angestrebt wird – eine Wiederherstellung des Fahrzeugs in den Zustand vor dem Unfall ist dies jedoch nicht unbedingt.

Selbstverständlich gehört an diese Stelle das Korrektiv der Verhältnismäßigkeit und der Angemessenheit auf der Seite der berechtigten Ansprüche des Geschädigten. Die Grenze dessen, was vom Unfallverursacher an Wiedergutmachung gefordert werden kann, liegt bei dem Betrag, den ein vernünftiger Mensch für die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes zu zahlen bereit wäre. Alles darüber hinaus ist nicht erforderlich und deshalb vom Unfallverursacher nicht zu zahlen. Die Rechtsprechung beziehungsweise die Kasuistik ist voll von Beispielen solch (fiktiv) vernünftig denkender und handelnder Geschädigter; meist auf der Grundlage der jeweiligen (entscheidenden) richterlichen Vernunft und Lebensanschauung. Einzig die Zahl der Beispiele in der Rechtsprechung zeigt, dass dieser „Blickwinkel der Vernunft" auf Seiten der

Dr. Michael Ludovisy | Rechtsanwalt und Rechtsexperte von Autoflotte

regulierenden gegnerischen Versicherung nicht immer eine ganz so weite Verbreitung findet; anders wären die zahlreichen Urteile beziehungsweise streitigen Verfahren nicht erklärbar.

Soll bedeuten, die Versicherungen dürfen nicht ohne Weiteres auf alternative Reparaturmethoden oder Smart-Repair verweisen. Wenn die gegnerische Versicherung nach einem Unfall schematisch auf eine günstigere alternative Reparaturmethode verweist, sollten Geschädigte durchaus skeptisch sein.

An Remarketing denken | Zwar ist der Geschädigte verpflichtet, von mehreren gleich geeigneten Reparaturmethoden die jeweils günstigste zu wählen; er hat aber auch einen Anspruch auf eine sach- und fachgerechte Reparatur. Und ob dies in jedem Fall die „alternative Reparaturmethode" ist, darüber besteht im Einzelfall nicht selten Streit.

An dieser Stelle muss auch an den späteren Weiterverkauf oder – bei Leasingverträgen – an die spätere Rückgabe des Fahrzeugs gedacht werden. Nicht immer wird der spätere Gutachter des Leasinggebers bei der Rückgabe die durchgeführte alternative Reparaturmethode akzeptieren und gegebenenfalls Nachzahlungen verlangen. Ein einheitliches Prozedere oder gar eine Verbindlichkeit des Reparaturgutachters für die spätere Leasingrückgabe ist nicht einmal ansatzweise geklärt. Nicht zuletzt auch aus diesem Grund wurde der Gesetzgeber vom Verkehrsgerichtstag in Goslar aufgefordert, für eine grundsätzliche berufliche Ordnung des Kfz-Sachverständigenwesens zu sorgen. Hierzu gehört insbesondere, eine entsprechende Grundqualifikation und eine regelmäßige Fortbildung, die nachzuweisen ist, zu regeln.

Was also soll der Geschädigte tun? Der Einsatz alternativer Reparaturmethoden ist abhängig von der Art, dem Umfang und der Lage des Schadens. Der Geschädigte sollte daher vor der Beauftragung einer Werkstatt prüfen, ob die alternative Reparaturmethode tatsächlich lohnender ist als der vielleicht herkömmliche Austausch beschädigter Teile.

Dabei spielen selbstverständlich auch das Alter des Fahrzeugs, dessen Gesamtzustand sowie Laufleistung eine nicht unwesentliche Rolle.

Es ist auffällig, dass bereits vereinzelt Assekuranzen bei der Kfz-Versicherung kostengünstigere Tarife anbieten, wenn sich der Versicherte von vornherein auf moderne Reparaturmethoden einlässt. Konkret wird der Versicherte dann im Schadenfall mit einem deutlich geringeren als dem üblichen Eigenanteil an den Reparaturkosten beteiligt, zudem wird der Schadenfreiheitsrabatt nicht belastet. Der Versicherungsnehmer sollte aber hierbei nicht übersehen, dass ihm etwa bei Leasingverträgen derartige Möglichkeiten mitunter abgeschnitten sind. Damit sind nicht Reparaturen gemeint, wie die vor der Rückgabe des Leasingfahrzeuges häufig sinnvollen „Smart-Repair-Maßnahmen" zur Beseitigung kleiner Parkschäden. Gemeint sind vielmehr Instandsetzungsarbeiten bei größeren Schäden auf der Basis von alternativen Reparaturmethoden.

Auch dürfte der Versicherungsbranche klar sein, dass die Bereitschaft des Fahrzeughalters, eine alternative Reparaturmethode zu wählen, in der Regel im Kaskobereich deutlich größer sein dürfte als im Haftpflichtbereich. Für den Geschädigten bedeutet dies einmal mehr: Augen auf bei der Schadenregulierung und im Zweifel lieber einen Rechtsanwalt fragen. | *Dr. Michael Ludovisy*

SO FÄHRT IHR TEAM NOCH VERANTWORTUNGSVOLLER

Erfahren Sie jetzt, wie WEBFLEET® Ihre Fahrer und Ihre Mitarbeiter im Büro noch besser vernetzt. Vereinbaren Sie eine unverbindliche Vorführung bei Europas führendem Flottenmanagement- und Fahrzeugortungsanbieter. Telefonisch unter **069 6630 8024** oder per Mail: **sales-de@business.tomtom.com**.

www.tomtom.com/telematics

WEBFLEET
TOMTOM TELEMATICS

Unfallflucht | Verletzung der Aufklärungsobliegenheit

Die versicherungsrechtliche Obliegenheit, nach einem Unfall den Ort nicht zu verlassen, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind, kann auch verletzt sein, ohne dass sich der Versicherungsnehmer (VN) nach § 142 StGB strafbar gemacht hat. Die AKB 2008 enthalten eine Bestimmung, die losgelöst von den tatsächlichen Voraussetzungen des § 142 StGB eine Obliegenheit enthält, die insbesondere das Verlassen eines Unfallortes erfasst. Gemeint ist der Fall, in dem ein Fremdschaden fehlt, der Kaskoversicherer aber dennoch ein Interesse an der Aufklärung haben kann. Zu den dann erforderlichen Feststellungen (losgelöst vom Tatbestand des § 142 StGB) gehören alle diejenigen, die dieser benötigt, um seine Eintrittspflicht zu prüfen. Dazu zählen die Art der Beteiligung des VN, damit auch seine Fahrweise und Fahrtüchtigkeit, die die Leistungspflicht nach § 81 VVG einschränken können.

OLG Stuttgart, Entscheidung vom 16.10.2014, Az. 7 U 121/14; zfs 2015, 96

Foto: Vege/Fotolia

Geldbußen | Feststellung der wirtschaftlichen Verhältnisse

Bei Geldbußen von mehr als 250 Euro sind wegen Überschreitens der Geringfügigkeitsgrenze i. d. R. nähere Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen notwendig. Dies gilt allerdings nicht, wenn es sich um ein Bußgeld gemäß eines Regelsatzes der Bußgeldkatalogverordnung handelt. Überdies sind Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen bei Regelbußen von mehr als 250 Euro nur dann entbehrlich, wenn keine Anhaltspunkte für außergewöhnlich gute oder außergewöhnlich schlechte wirtschaftliche Verhältnisse des Betroffenen vorliegen und dieser auch keine Angaben zu seinen wirtschaftlichen Verhältnissen macht.

OLG Oldenburg, Entscheidung vom 29.10.2014; Az. 2 Ss (OWi) 278/14, zfs 2015, 113)

Foto: Dmitry Vereshchagin/Fotolia

„Überhangparken" | Keine Haftung der Kommune für Schäden

Verkehrsteilnehmer haben keinen Anspruch darauf, dass im öffentlichen Verkehrsraum gefahrloses Überhangparken mit den vorderen Karosserieteilen möglich ist. Randsteine als Begrenzungen von Parkflächen müssen von der verkehrssicherungspflichtigen Straßenverkehrsbehörde nicht dafür ausgestaltet sein. Selbst wenn es bereits zu Fahrzeugschäden gekommen ist, besteht auf Seiten der Behörde keine Warnpflicht vor möglichen Beschädigungen tiefergelegter Fahrzeuge. Bei solchen mit einer Bodenfreiheit von zirka zehn Zentimetern trifft den Fahrer ein so überwiegendes Mitverschulden, dass daneben etwaige Haftungsanteile der Behörde zurücktreten.

BGH, Entscheidung vom 24.7.2014, Az. III ZR 550,13, zfs 2015, 78

Fehlende Zuordnung zum Schaden | Leistungsfreiheit des Versicherers

Können nicht alle Schäden am Fahrzeug des Versicherungsnehmers einem konkreten Schadensereignis zugeordnet werden, so führt dies zur Leistungsfreiheit des Versicherers, da für eine Schadenschätzung nach § 287 ZPO wegen wissentlicher Falschangaben kein Raum vorhanden ist.

Steht fest, dass nicht alle der geltend gemachten Schäden dem behaupteten Ereignis zuzuordnen sind, so kann der Geschädigte als Anspruchsteller auch nicht wenigstens Ersatz für diejenigen Schäden verlangen, die möglicherweise auf das behauptete Ereignis zurückzuführen sind. Ansonsten würden Manipulationen im Bereich des Schadensumfangs Tür und Tor geöffnet.

LG Wiesbaden, Entscheidung vom 10.7.2014, Az. 9 O 264/12, VersR 2015, 185

Ausschuss | Mitarbeiter des Versicherers ist kein Sachverständiger

Welche Anforderungen an einen Sachverständigen zu stellen sind, richtet sich nach den zugrunde liegenden Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB). Diese bestimmen, dass nach A.2.18.1 AKB bei Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des Schadens ein Sachverständigenausschuss entscheidet und dieser gebildet wird, indem Versicherungsnehmer und Versicherer je einen „Kfz-Sachverständigen" benennen.

Im Übrigen sind in den Versicherungsbedingungen keine Anforderungen an die Person und Sachkunde genannt. Der Versicherungsnehmer kann aus dem Wortlaut der AKB nur erkennen, dass es sich bei dem Ausschussmitglied um einen Kraftfahrzeugsachverständigen handeln muss, maßgeblich also der technische Sachverstand der Person ist. Der Wortlaut der AKB beinhaltet nicht notwendig die Neutralität der Person. Diese ergibt sich jedoch aus dem von der Regelung verfolgten Sinn und Zweck. Daraus folgt, dass ein Mitarbeiter einer der Parteien, damit auch ein Mitarbeiter des Versicherers, nicht als Sachverständiger im Verfahren auftreten kann.

BGH, 10.12.2014, Az. IV ZR 281/14, MDR 2015, 157

Foto: B. Wylezich/Fotolia

Fußgängerüberwege | Wann gilt „mäßige Geschwindigkeit"?

Gemäß § 26 StVO muss ein Fahrzeugführer dann – und nur dann – mit mäßiger Geschwindigkeit an einen Fußgängerüberweg heranfahren, wenn ein Fußgänger den Überweg erkennbar benutzen möchte.

Es gibt keine allgemeine Verpflichtung eines Kraftfahrers, seine Geschwindigkeit alleine deshalb zu verlangsamen, weil die nicht ausschließbare Möglichkeit besteht, ein Fußgänger könne den Überweg benutzen (wollen).

OLG Stuttgart, Entscheidung vom 30.5.2014, Az. 1 Ss 358/14, r+s 2015, 38