

An die Mitglieder des
Beirates Rechtsanwälte
im BFSK

Rundschreiben Nr. 04/2008

Dezember 2008

Sehr geehrte Frau Kollegin,
sehr geehrter Herr Kollege,

über nachfolgende Vorgänge dürfen wir Sie informieren:

- 1. Zum Jahreswechsel**
- 2. Mietwagenkosten**
- 3. Angabe von Schadenbeträgen in Gutachten**
- 4. Geltendmachung ausgebuchter Beträge**
- 5. Stundenverrechnungssatz einer fabrikatsgebundenen Werkstatt**
- 6. Der elektronische Prüfbericht in der Praxis des Rechtsanwaltes**
- 7. Versicherungsverträge mit Werkstattbindung - Quotenvorrecht**
- 8. FairPlay-Konzepte**
- 9. Landgericht München bestätigt BFSK- Honorarbefragung HB III-Wert**
- 10. BFSK-Sonderdruck „Gutachtenerstellung bei Taxen“**
- 11. Aktuelle Sonderrechtsdienste**

1. Zum Jahreswechsel

Das Jahr 2008 neigt sich dem Ende zu und wir blicken zurück auf ein schwieriges, aber natürlich auch spannendes Jahr – nicht nur im Sachverständigenwesen, sondern im gesamten automobilen Umfeld. Heute müssen wir konstatieren, dass sich das Auto und die für uns so maßgebende automobilen Welt in einer tiefen Krise befindet, die keinen Berufsstand, der sich mit dem Automobil befasst, unberührt lässt.

Gerade in schwierigen Zeiten beweist sich jedoch die Bedeutung einer starken berufsständischen Organisation.

Der BVSK hat das Jahr 2008 sicher auch genutzt, um die anstehenden Schwierigkeiten der nächsten Jahre besser meistern zu können. Die Einführung des Rechtsdienstleistungsgesetzes Mitte 2008 wurde durch den BVSK nicht nur begrüßt, sondern auf mehr als 100 Veranstaltungen konnten Kfz-Betriebe und Anwälte mit den Chancen und Risiken des neuen Gesetzes vertraut gemacht werden – immer verbunden mit der Botschaft der Unverzichtbarkeit der Tätigkeit des unabhängigen Kfz-Sachverständigen.

2008 war auch ein Jahr, in dem die Unabhängigkeit der Sachverständigentätigkeit zu einem Zentralthema gemacht wurde. Der offene Kampf gegen Arbeitsanweisungen und Richtlinien bei der Abwicklung von Gutachtenaufträgen wurde fast im Alleingang durch den BVSK bestritten.

Das Regulierungsverhalten diverser Versicherer wurde kritisiert, insbesondere wenn das Recht des Geschädigten, unabhängige Kfz-Sachverständige hinzuziehen, eingeschränkt wurde.

Die seit Jahren erhoffte Gründung einer neuen Sachverständigenorganisation freiberuflicher Sachverständiger, die insbesondere in den großen Autohausketten, Fuhrparkgesellschaften und Leasinggesellschaften tätig werden soll, wurde endlich 2008 mit der Etablierung der accidens AG erfüllt. Etwa 220 Sachverständige haben sich bereits nach wenigen Monaten dieser Organisation angeschlossen, die in den nächsten Jahren sicherlich am Markt bestehen wird.

Zunehmend sieht sich der Kfz-Sachverständige in der Rolle eines Mahners oder besser gesagt in der Rolle eines Wertebewahrers. Es geht darum, die Prozesse bei der Unfallschadenabwicklung nicht nur noch der Ertragsoptimierung und der Aufwendungsreduzierung unterzuordnen, wie dies teilweise heute geschieht, sondern deutlich zu machen, dass der Sachverständige alleine Garant dafür ist, dass ein Schaden korrekt festgestellt und reguliert wird.

Der BFSK-Sachverständige war 2008 sicher auch ein Schrittmacher für eine Rückbesinnung auf eine sachgerechte Schadenabwicklung.

2008 wurden viele Projekte begonnen, deren Früchte man erst 2009 oder 2010 sehen wird.

Wir sind trotz der schwierigen Situation in der Kfz-Branche optimistisch, dass wir gemeinsam 2009 zu einem erfolgreichen Jahr für das Sachverständigenwesen machen können, zumal das Jahr 2009 unter der Überschrift „50 Jahre BFSK – 50 Jahre Sachverständigen rund um das Kfz“ stehen wird.

Am 19. Juni 2009 wird der BFSK anlässlich des Kfz-Sachverständigentages in besonderer Weise ein stolzes Jubiläum begehen.

Auch 2009 werden wir beweisen, dass sich die automobilen Welt zwar möglicherweise auch ohne den BFSK drehen würde, aber nur mit dem BFSK eine reibungslose Bewegung möglich ist.

***In diesem Sinne wünschen Ihnen Vorstand und
Geschäftsführung des BFSK ruhige und besinnliche
Weihnachtstage und einen guten Rutsch in das
Jubiläumsjahr 2009.***

Ing. Harald Brockmann
Präsident

RA Elmar Fuchs
Geschäftsführer



2. Mietwagenkosten

Die Rechtsprechung zur Erstattungsfähigkeit von Mietwagenkosten ist nach wie vor äußerst uneinheitlich und aus Sicht der Autovermieter auch in vielen Fällen unbefriedigend. Offensichtlich setzen sich bislang auch die Regelungen, wie sie zwischen Euromobil und Allianz oder Opel-Rent und Allianz (→ **Anlage 01**) getroffen wurden, offenbar nicht durch. Die Veröffentlichung des Mietpreisspiegels Fraunhofer, der im Auftrag des GDV erarbeitet wurde, hat bereits zu ersten nachteiligen Gerichtsentscheidungen geführt. Insbesondere das OLG München (Urteil vom 25.07.2008, AZ: 10 U 2539/08 → **Anlage 02**) und das OLG Köln, (Urteil vom 10.10.2008, AZ: 6 U 115/08 → **Anlage 03**) haben erheblich zur Verunsicherung der Mietwagenbranche beigetragen. Ein Beitrag von Prof. Dr. Claus Neidhardt (Aktuar, DAV) und Prof. Dr. Jürgen Kremer (Fachbereich Wirtschaftsmathematik, RheinAhrCampus Remagen) befasst sich explizit mit den Erhebungsgrundlagen des Fraunhofer-Marktspiegels. Der Beitrag wird u.a. in der Schaden-Praxis (SP) veröffentlicht. Zur Vorabinformation und zur Unterstützung in aktuellen Verfahren dürfen wir den Beitrag hier beifügen (→ **Anlage 04**).

Darüber hinaus planen wir nun selbst, regionale Markterhebungen unter Hinzuziehung örtlicher Kfz-Sachverständiger durchzuführen. Die von uns ausgewählten Sachverständigen werden sich in den nächsten Wochen mit von uns vorbereiteten Fragebögen des Themas annehmen. Falls Sie eigene Erhebungen machen wollen, können Sie auch mit Ihrem Sachverständigen vor Ort entsprechende Erhebungen anstellen. Der Fragebogen und das Anschreiben (→ **Anlage 05**) sind hier angefügt. Falls Sie selbst tätig werden sollten, bitten wir um entsprechende Rückmeldung, damit wir alle Veröffentlichungen zentral als Veröffentlichung dokumentieren können.

3. Angabe von Schadenbeträgen in Gutachten

Hinweisen möchten wir auf unseren aktuellen Beitrag „Zur Angabe von Schadenbeträgen im Gutachten“ (→ **Anlage 06**).

4. Geltendmachung ausgebuchter Beträge

Vielfach werden Beträge, die völlig korrekt durch das Autohaus in Rechnung gestellt wurden, durch den regulierungspflichtigen Versicherer nicht ausgeglichen. Da häufig der Geschädigte ohne anwaltliche Beratung war, werden diese Beträge häufig vom Autohaus ausgebucht.

Gerade als Möglichkeit des Einstiegs in die anwaltliche Betreuung eines Autohauses kann sich anbieten, die ausgebuchten Beträge nochmals aufzubereiten. In aller Regel werden zum Teil noch ganz erhebliche Beträge erfolgreich geltend gemacht.

Um den Aufwand hier überschaubar zu halten, empfehlen wir die Nutzung der Ausbuchungstabelle, die Buchhaltung der betreffenden Autohäuser aufzufordern, die Tabelle auszufüllen, um dann im Anschluss – nach Versicherung geordnet – die Restbeträge einzufordern (→ *die Ausbuchungstabelle finden Sie im Mitgliederbereich unter „Aktuell“*).

5. Stundenverrechnungssatz einer fabrikatsgebundenen Werkstatt

Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 29.04.2003 (Porsche-Entscheidung) hat der Geschädigte grundsätzlich Anspruch auf Erstattung des Stundenverrechnungssatzes eines fabrikatsgebundenen Reparaturbetriebes, soweit dem Geschädigten eine nicht ohne weiteres zugängliche und gleichwertige Reparaturmöglichkeit offen steht.

Diese Einschränkung in der Bundesgerichtshofentscheidung hat in der Regulierungspraxis zu erheblicher Verunsicherung geführt, da viele Versicherer – insbesondere bei fiktiver Abrechnung – darauf verweisen, dass es kostengünstigere Reparaturmöglichkeiten geben würde, die schon deshalb gleichwertig seien, weil es sich um einen Kfz-Meisterbetrieb handeln würde.

Zwar haben die Amtsgerichte, Landgerichte und Oberlandesgerichte überwiegend klargestellt, dass das pauschale Verweisen auf einen kostengünstigeren Fachbetrieb zum Nachweis der Gleichwertigkeit nicht ausreichend, allerdings fehlt es bislang häufig an detaillierten Begründungen.

Das KG Berlin hat sich nun sehr ausführlich mit dieser Fragestellung befasst und außerordentlich instruktiv die Bedeutung des fabrikatsgebundenen Reparaturbetriebes und damit verbunden des Stundenverrechnungssatzes dieses Reparaturbetriebes verdeutlicht.

Auszugsweise dürfen wir daher die Entscheidung des KG Berlin hier wiedergeben:

„... Um in Fällen wie der vorliegenden Art überhaupt eine Begrenzung der Schadenshöhe in Betracht zu ziehen, müssen besondere konkrete tatsächliche Umstände vorliegen, die dem Geschädigten Veranlassung geben, eine ihm „mühe-los ohne weiteres zugängliche günstigere und gleichwertige Reparaturmöglichkeit“ wahrzunehmen (BGH, Urteil vom 29. April 2003, VI ZR 39 8 /02, sog. Porsche-Urteil, a.a.O.). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass derartige Ausnahmen, deren Voraussetzungen zur Beweislast des Schädigers stehen, in engen Grenzen gehalten werden müssen, weil andernfalls die dem Geschädigten nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zustehende Ersetzungsbefugnis unterlaufen würde, wonach es Sache des Geschädigten ist, in welcher Weise er mit dem beschädigten Fahrzeug verfährt (so der BGH in seinem Porsche-Urteil für die ausdrücklich als vergleichbare Problematik bezeichnete Situation bei der Bewertung des Restwertes eines Fahrzeugs: BGH, Urteil vom 30. November 1999 – VI ZR 219/98, NJW 2000, 800 = BGHZ 143, 189 = VersR 2000, 467; ferner: BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 – VI ZR 217/06, NJW 2007, 2918 = VersR 2007, 1243).

Im vorliegenden Fall haben die Beklagten solche besonderen tatsächlichen Voraussetzungen für die Annahme eines nur in engen Grenzen zuzulassenden Ausnahmefalles, bei dem sich aufgrund konkreter Tatsachen ausnahmsweise die Unwirtschaftlichkeit der Schadensberechnung und damit ausnahmsweise ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht ergibt, nicht hinreichend dargelegt. Dabei unterstellt der Senat die bestrittenen Behauptungen der Beklagten als wahr, dass es sich bei der als „Referenzfirma“ angegebenen freien Werkstatt um einen BMW-versierten Meisterbetrieb handelt, der technisch und fachlich dazu in der Lage ist, die Reparatur des klägerischen BMW ordnungsgemäß auf der Basis des vorgelegten Schadensgutachtens und qualitativ gleichwertig durchführt wie eine BMW-Vertragswerkstatt. Der Senat unterstellt auch zugunsten der Beklagten, dass

die Referenzwerkstatt neben ihren niedrigeren Lohnkosten die übrigen Kosten, die der Sachverständige in seinem Schadensgutachten kalkuliert hat, einer Reparatur zugrunde legt, so dass die Reparatur tatsächlich insgesamt kostengünstiger durchgeführt werden kann. Dies ändert jedoch nichts an der Einschätzung des Falles. Auch dann, wenn nicht nur abstrakt – so im Porsche-Urteil –, sondern konkret durch die genannte Referenzwerkstatt ein technisch ordnungsgemäßes Reparaturergebnis abgeliefert werden kann, handelt der Kläger nicht wirtschaftlich unvernünftig, wenn er eine Reparatur in dieser Werkstatt ablehnt. Vielmehr hält er sich mit seiner Entscheidung in dem vom Wirtschaftlichkeitsgebot nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB gesetzten Rahmen, weil jedenfalls eine wirtschaftliche Gleichwertigkeit der Reparaturmöglichkeiten im schadensrechtlichen Sinne nicht vorliegt.

Denn auch bei gleicher Qualität der technischen Ausführung honoriert es der Markt, dass Wartungs- und/oder Reparaturarbeiten an einem Fahrzeug gerade von einer markengebundenen Vertragswerkstatt und nicht von einer freien Fremdwerkstatt durchgeführt werden. Dem Arbeitsergebnis einer Markenwerkstatt kommt neben dem technischen Aspekt noch ein weiterer wertbildender Faktor zu. Der Kunde – sei es der Reparaturkunde, sei es der potentielle Käufer auf dem Gebrauchtwagenmarkt – verbindet mit dem Besuch von Markenvertragswerkstätten eine über den technischen Zustand hinausgehende besondere Werthaltigkeit. Deshalb setzen sich die Markenwerkstätten trotz der im Allgemeinen höheren Reparaturpreise nicht nur als bloße Ausnahmeerscheinung auf dem freien Markt durch. Markenqualität ist mehr als nur die Einhaltung technischer Standards. Sie bedeutet im Allgemeinen nicht nur technische Qualität, sondern insbesondere auch Vertrauen und Seriosität. Dies nimmt unmittelbar Einfluss auf die Preisbildung. Nicht umsonst wird im Vergleich für ein "scheckheftgepflegtes" Fahrzeug ein höherer Verkaufserlös erzielt. Gleiches gilt für Fahrzeuge nach unfallbedingten Instandsetzungsarbeiten oder sonstigen Reparaturen, die von Vertragswerkstätten ausgeführt werden. Diese am Markt spürbaren wertbildenden Faktoren beruhen auf der Nähe der Vertragswerkstätten zum Hersteller und der Spezialisierung auf nur eine bestimmte Fahrzeugmarke. Diesen Werkstätten steht speziell geschultes Personal zur Verfügung. Sie erhalten bevorzugten Zugriff und besondere Konditionen auf spezielle Ersatzteile und Werkzeuge, was insbesondere bei – hier nicht einschlägigen – erheblichen Strukturschäden oder bei einer unerwarteten Ausweitung von erforderlichen Reparaturmaßnahmen von Vorteil ist (vgl. hierzu auch die Ausführungen von Zschieschack in NZV 2008, 326).

Die wertbildende Komponente verliert sich entgegen der Auffassung des Landgerichts hier auch nicht aufgrund des Alters des klägerischen Fahrzeugs von über 8 Jahren, der Laufleistung von über 84.000 km und des sonstigen Zustandes in Gestalt von kleinen Dellen an der Tür sowie des dürftigen "Vorlebens" in wartungs- oder reparaturtechnischer Hinsicht. Eine solche Betrachtungsweise widerspricht den vom Bundesgerichtshof in seinem Porsche-Urteil aufgestellten Grundsätzen, das sich ausdrücklich mit dem Fahrzeugalter und dem "Vorleben" in wartungstechnischer Hinsicht befasst und dies bei einem annähernd 7 Jahre alten Fahrzeug für nicht erheblich gehalten hat. ..."

Hinweisen möchten wir auch auf die von uns neu erstellte Musterklage zum Thema Stundenverrechnungssatz (→ **Anlage 07**).

6. Der elektronische Prüfbericht in der Praxis des Rechtsanwaltes

Derzeit ist es in der Kfz-Haftpflichtschadenabwicklung seitens der Versicherungen die Regel, sowohl bei Haftpflicht- wie auch bei Kaskoschäden verstärkt auf so genannte elektronische Prüfberichte, wie Sie beispielsweise die Firma ControlExpert, Check-it, die DEKRA teilweise auch die Schadensschnellhilfe SSH oder letztlich auch Sachverständige aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit Versicherungen anbieten, zu setzen. Häufig werden die Prüfberichte eingesetzt, um Kostenvoranschläge, Gutachten oder Rechnungen der Kfz-Betriebe nach den Vorgaben der regulierungspflichtigen Versicherer willkürlich zu kürzen. Betroffen sind insbesondere Stundenverrechnungssätze, Ersatzteilpreisaufschläge, Verbringungskosten, Richtwinkelsatzkosten, Wiederbeschaffungswert, Restwert und Wertminderung.

Gerade bei der fiktiven Abrechnung eines in einem Sachverständigengutachten festgestellten Reparaturschadens, dies vor allem im Hinblick auf die Stundenverrechnungssätze, Ersatzteilpreisaufschläge und Verbringungskosten, wird sich die anwaltliche Vertretung des Geschädigten ebenso wie die gegnerische Haftpflichtversicherung bei der Frage der Durchsetzbarkeit der vollständigen Ansprüche bzw. der Kürzung der Ansprüche auf ein **Urteil des BGH vom 29.04.2003, AZ: VI ZR 398/02 (u. a. in NJW 2003, 2086, sog. Porsche-Urteil)** beziehen.

Die generelle Frage, ob ein Geschädigter die in einem Sachverständigengutachten ermittelten Reparaturkosten einer Markenwerkstatt auch fiktiv in vollem Umfang erhält, oder ob diese anhand von elektronischen Prüfberichten der gegnerischen Haftpflichtversicherungen gekürzt werden können ist abhängig davon, ob die anderweitige Reparaturmöglichkeit, meist in Nicht-Markenwerkstätten, für den Geschädigten eine **„gleichwertige Reparaturmöglichkeit“** für den Geschädigten darstellt.

Die Frage ist also, ob die von der gegnerischen Haftpflichtversicherung benannte bestimmte Werkstatt eine gleichwertige Reparatur, wie in der Markenwerkstatt, durchführt bzw. durchführen kann.

Nach dem vorgenannten BGH-Urteil muss allerdings hinzukommen, dass diese von der gegnerischen Haftpflichtversicherung benannte Reparaturmöglichkeit dem Geschädigten auch **ohne weiteres zugänglich** sein muss.

Geht man davon aus, dass das von einem Geschädigten eigene, eingeholte, qualifizierte Sachverständigengutachten die Reparaturkosten in einer Markenwerkstatt der vom Geschädigten gefahrenen Fahrzeugmarke ermittelt, und geht man weiterhin davon aus, dass insoweit die dort eingesetzten Kfz-Meister Reparaturen auf dem neuesten Stand der Technik durchführen und auch insoweit geschult sind, dass weiterhin Originalersatzteile des Herstellers eingebaut werden, die üblichen Sachmängelhaftungen aufgrund der Reparaturleistungen eintreten und letztendlich Garantien erteilt werden bzw. nicht in irgendeiner bestehenden Herstellergarantien, die teilweise sehr lange gehen, eingegriffen wird, ergibt sich aus einer Gegenüberstellung dieser Gleichwertigkeitsparameter zum einen in der Markenwerkstatt und zum anderen in einer von der Versicherung genannten Nicht-Markenwerkstatt die **Aufstellung nachfolgender Fragen** zu den elektronischen Prüfberichten:

(1) Handelt es sich bei der genannten Werkstatt um eine Markenwerkstatt der Fahrzeugmarke des verunfallten Fahrzeugs?

- (2) Werden die Reparaturarbeiten von einem Kfz-Meister, der im Hinblick auf das betreffende, zu reparierende Fahrzeug, nicht zuletzt aufgrund von Schulungen, etc. auf dem neuesten Stand der Technik ist, durchgeführt?
- (3) Werden Originalersatzteile des Herstellers zur Reparatur verwendet?
- (4) Wird auch die von der Werkstatt zu erteilende Sachmängelhaftung auf die Reparaturarbeiten bzw. die Garantie des Herstellers auf die eingebauten Ersatzteile eingeräumt?
- (5) Wird eine, wie auch immer geartete, für das Fahrzeug bestehende Garantie, sei es Original-Herstellergarantie oder Anschlussgarantie durch die Arbeiten in der von der Versicherung genannten Reparaturwerkstatt in irgendeiner Art und Weise eingeschränkt?
- (6) Verbleibt bei dem Fahrzeug bei einer Reparatur außerhalb einer Markenwerkstatt ein (höherer) Minderwert/ eine (höhere) Wertminderung als bei einer Reparatur in einer von der Versicherung genannten bzw. in Prüfberichten enthaltenen Werkstatt?

Unserer Auffassung nach stellt der Umstand, dass nur eine der Fragen 1 – 4 verneint wird bzw. eine der Fragen 5 oder 6 bejaht wird, bereits keine gleichwertige Reparaturmöglichkeit mehr für den Geschädigten dar, so dass dieser im Rahmen seiner Restitutionsmaßnahmen und vor allem im Rahmen seiner Dispositionsfreiheit, nicht auf eine derartige, anderweitige, selbstverständlich günstigere Reparaturmöglichkeit verwiesen werden kann.

Werden die Fragen 1 – 4 von der Versicherung bzw. auch von der anderweitig von der Versicherung benannten Werkstatt bejaht bzw. die Fragen 5 oder 6 verneint, sollten immer die entsprechenden Nachweise bzw. schriftliche Zusicherungen, gerade im Hinblick auf Sachmängelhaftung und Garantie der Versicherung bzw. der Werkstatt abverlangt werden.

Spätestens bei einer derartigen Forderung wird sich herausstellen, dass dieser Gleichwertigkeitsnachweis nicht erbracht werden kann.

Dem Geschädigten bzw. dessen Anwalt oder auch dessen Sachverständigen kommt hierbei zu Gute, dass die **Beweislast für das Vorliegen einer gleichwertigen Reparaturmöglichkeit** und auch die Beweislast für den Umstand, dass (angeblich) durch die Reparatur in einer Nicht-Markenwerkstatt **keine Wertminderung** an dem Fahrzeug verbleibt beim Schädiger, also bei der Haftpflichtversicherung, liegt.

Der BGH führt hier in seinem Urteil vom 29.04.2003, AZ: VI ZR 398/02 eindeutig aus:

*„... Der BGH hat bereits mehrfach daraufhin gewiesen, siehe auch das **Urteil vom 13.11.1999 (u. a. in BGHZ 143, 189, 194 m. w. N.)**, dass der Schädiger für die tatsächlichen Voraussetzungen einer Ausnahme, die es rechtfertigt, die erforderlichen Kosten zur Schadensbehebung abweichend vom Sachverständigengutachten festzusetzen, beweispflichtig ist.*

Rechnet dementsprechend der Geschädigte die Kosteninstandsetzung als Schaden ab und weist er die Erforderlichkeit der Mittel durch die Reparaturkostenrechnung oder durch ein ordnungsgemäßes Gutachten eines Sachverständigen nach, hat der Schädiger die konkreten Tatsachen darzulegen und zu beweisen, aus denen sich die Unwirtschaftlichkeit der Abrechnung, eben auch nach einem ordnungsgemäßen Gutachten eines Sachverständigen und damit ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht ergibt. ...“

Auch das OLG Düsseldorf fordert in seinem Urteil vom 16.06.2008, AZ: I-1 U 246/07 konkrete Nachweise durch die Versicherung bzw. die Werkstatt, die es dem Geschädigten ermöglichen eine Gleichwertigkeitsprüfung durchzuführen.

Das OLG Düsseldorf hielt es in seinem vorgenannten Urteil ebenfalls nicht für ausreichend, dass der Verweis der gegnerischen Haftpflichtversicherung auf eine andere Werkstatt erst im Klageverfahren selbst erfolgte und wies dieses Vorbringen als verspätete zurück.

Das Kammergericht Berlin geht in seinem Urteil vom 30.06.2008, AZ: 22 U 13/08 (u. a. in NJW-Spezial 2008, 587) sogar noch einen Schritt weiter, indem es den Verweis der gegnerischen Haftpflichtversicherung auf eine Nicht-Markenwerkstatt im Gegensatz zur im Sachverständigengutachten in Bezug genommenen Markenwerkstatt pauschal ablehnt und damit zu erkennen gibt, dass es die Reparatur in einer Nicht-Markenwerkstatt im Verhältnis zur Reparatur in einer Markenwerkstatt für nicht gleichwertig ansieht.

Aufgrund der vorherigen Ausführungen kann die **Strategie** bei Vorlage elektronischer Prüfberichte durch die Versicherungswirtschaft, die ein vorliegendes Sachverständigengutachten in einzelnen Kostenpunkten „unterbieten“ nur folgendermaßen lauten:

- (1) Feststellungen treffen, ob es sich bei der im elektronischen Prüfbericht benannten Werkstatt um eine Markenwerkstatt handelt.
- (2) Falls es sich um eine Markenwerkstatt handelt, Feststellungen treffen, ob diese Werkstatt ebenso wie die Werkstatt des Vertrauens durch den Geschädigten mühelos erreichbar ist, ob beispielsweise auch Hol- und Bringservice, etc. besteht.
- (3) Feststellungen treffen, wie weit Zerlegungs- und Vorarbeiten in der Markenwerkstatt, in der das Fahrzeug besichtigt worden ist, vorangeschritten sind.
- (4) Fragenkatalog (s. o.) **an die Verweisungswerkstatt** und auf entsprechenden Nachweis und Unterlagen im Hinblick auf die Qualifikation, Garantie etc. bestehen.

In der Regel wird sich anhand dieser Feststellungen und Fragestellungen letztendlich herausstellen, dass der Verweis der Versicherung auf eine andere Werkstatt keine gleichwertige Reparaturmöglichkeit für den Geschädigten darstellt, die in der Regel auch nicht mühelos für diesen zugänglich ist.

Bitte beachten Sie auch die hierzu erstellen Musterschreiben (→ **Anlage 08 bis 10**)

7. Versicherungsverträge mit Werkstattbindung - Quotenvorrecht

Nahezu alle Versicherungen bieten derzeit so genannte Versicherungsverträge mit Werkstattbindung an, wonach der Versicherungsnehmer im Kaskoschaden die volle Ersatzleistung nur erhält, wenn er einen Reparaturbetrieb aus dem Werkstattnetz des Versicherers aufsucht. Wählt er eine andere Werkstatt, ist nach den Versicherungsvertragsbedingungen nur ein Teilbetrag (in der Regel 85% der Reparaturkostensumme) zu erstatten. Auf die Risiken derartiger Verträge mit Werkstattbindung wurde bereits mehrfach aufmerksam gemacht. Eingeschränkte Reparaturqualität, möglicher Verlust der Herstellergarantie, Kulanzschwierigkeiten, Verstöße gegen Leasing- und Finanzierungsverträge sind nur einige denkbare Nachteile für den Versicherungsnehmer bei Abschluss eines Versicherungsvertrages mit Werkstattbindung.

Hinzu kommt, dass die angebotenen Versicherungsverträge mit Werkstattbindung zwar etwas günstiger sind als Verträge ohne Werkstattbindung, jedoch auch inhaltlich oft Nachteile beinhalten, die dem Autofahrer nicht bekannt sind. Beispielhaft sei auf mögliche Abzüge neu für alt hingewiesen oder auf eine sehr kurze Neuwagenerersatzregelung.

Sollte allerdings ein Versicherungsnehmer trotz dieser Bedenken einen Versicherungsvertrag mit Werkstattbindung abschließen und es kommt nun zu einer Reparatur in einem Fachbetrieb außerhalb des Werkstattnetzes des Versicherers, kann häufig ein Hinweis auf das so genannte Quotenvorrecht helfen, dass der Geschädigte dennoch 100% des Schadenersatzes erhält.

Quotenbevorrechtigtes Abrechnen kommt dann in Betracht, wenn nach einem Verkehrsunfall die eigene Kaskoversicherung in Anspruch genommen wird, obschon eine Mithaftung des Unfallgegners gegeben ist.

Die durch die Kaskoversicherung nicht abgedeckten Schadenpositionen können im Anschluss gegenüber der mithaftenden Haftpflichtversicherung teilweise zu 100% geltend gemacht werden, wenn es sich um so genannte unmittelbare Sachschäden handelt. Quotenbevorrechtigt sind beispielsweise Sachverständigenkosten, merkantile Wertminderung oder auch die vertraglich vereinbarte Selbstbeteiligung.

Der Hinweis in den Versicherungsverträgen mit Werkstattbindung, dass bei Reparatur außerhalb des Werkstattnetzes des Versicherers lediglich 85% der Reparaturkosten gezahlt werden, ist im Prinzip die Beschreibung einer flexiblen Selbstbeteiligung in Höhe von 15% der Reparaturkostensumme.

Insoweit kann kein Zweifel bestehen, dass die durch die Kaskoversicherung nicht erstatteten Reparaturkosten im Falle einer Mithaftung quotenbevorrechtigt geltend gemacht werden können.

Hierauf sollte der Kunde in jedem Fall aufmerksam gemacht werden. Gegebenenfalls sollte ein Hinweis auch an den bearbeitenden Rechtsanwalt erfolgen (→ **Anlage 11**).

8. FairPlay-Konzepte

Die FairPlay-Konzepte, die derzeit insbesondere durch die Allianz Versicherung, aber mit hoher Wahrscheinlichkeit in näherer Zukunft auch von anderen Versicherern propagiert werden, sind nach Überzeugung des BVSK im Ergebnis gegen die Interessen des Geschädigten gerichtet. Eine Analyse der vorgelegten FairPlay-Konzepte ergibt, dass ein ganz wesentlicher Baustein der Konzepte die bewusste Ausschaltung unabhängiger Kfz-Sachverständiger ist. Der BVSK ist sich natürlich bewusst darüber, dass trotz der vielen Gegenargumente, die insbesondere durch den BVSK in den letzten Wochen veröffentlicht wurden, dennoch Reparaturbetriebe den so genannten FairPlay-Konzepten folgen werden. Um so wichtiger ist es, die breite Öffentlichkeit aufzuklären über die Gefahren, im Übrigen auch für die Reparaturbetriebe selbst, die sich den Vorgaben der entsprechenden Versicherer schutzlos ausliefern, insbesondere wenn FairPlay bedeutet, dass die „Kürzungsfirma“ ControlExpert die Betriebe unter Berufung der FairPlay-Regeln überwacht.

Daher sollte immer wieder in den Betrieben bei den verantwortlichen Meistern und Betriebsinhabern klar gemacht werden, dass selbst bei Beitritt zu einem FairPlay-Konzept der Wille des Geschädigten einen Kfz-Sachverständigen seines Vertrauens hinzuzuziehen unantastbar sein muss.

Fertige Regelungen liegen derzeit nach unseren Kenntnissen zwischen der Allianz Versicherung und dem ZKF sowie zwischen der Allianz Versicherung und Opel (→ **Anlage 12 und Anlage 13**) vor.

Interessant ist, dass in beiden Konzepten der wahre Charakter des so genannten FairPlay-Konzeptes bekannt wird. Unter dem nichtssagenden Begriff der Prozessoptimierung wird vermerkt, dass die Hinzuziehung von freien Kfz-Sachverständigen nicht mehr erforderlich ist. Das mehrfache Betonen des freien Sachverständigen ehrt uns zwar, da offenbar Gefahr nur noch durch freie Sachverständige gesehen wird, es macht aber auch deutlich, dass die beabsichtigte Schadenregulierung mit einer FairPlay-Regulierung nichts mehr zu tun hat.

Entlarvend findet sich demnach in den Allianz-Konzepten der Hinweis, dass ein Vertragspartner, der sich nicht an die Vorgaben der Allianz hält, kein Fair Play mehr erwarten kann, sondern nach bisherigen Grundsätzen behandelt wird. Als unbefangener Leser kann man dies nur so verstehen, dass offen damit gedroht wird, dass sich die Zahlung verzögert, wenn der Reparaturbetrieb zulässt, dass Sachverständige eingeschaltet werden, Anwälte eingeschaltet werden – letztlich also Sorge dafür getragen wird, dass der Kunde des Autohauses 100% Schadenersatz erhält.

Das FairPlay-Konzept der Allianz mit der Adam Opel AG stellt noch aus einem weiteren Grund einen Schlag gegen die Reparaturbetriebe dar. Jeder Opel-Betrieb, der an dem FairPlay-Konzept teilnimmt muss zustimmen, dass sämtliche relevanten Daten aus dem FairPlay-Konzept der Adam Opel AG zugänglich gemacht werden. Die langfristigen Konsequenzen dürften kaum einem Betrieb klar sein.

Oft reicht jedoch schon ein Blick in die vertraglichen Regelungen, um die Ergebnisse der FairPlay-Giftküche zu erkennen.

9. Landgericht München bestätigt BVSK- Honorarbefragung HB III-Wert

Zwischenzeitlich dürfte es hunderte von Entscheidungen geben, die sich mit der Angemessenheit des Kfz-Sachverständigenhonorars befassen und dabei Bezug nehmen auf die BVSK-Honorarbefragung. Die BVSK-Honorarbefragung ist weitestgehend als objektiver Nachweis für die Angemessenheit des Honorars geeignet. Eindrucksvoll bestätigt hat das zuletzt das Landgericht München, das ausdrücklich Bezug nimmt auf den Honorarkorridor im HB III-Wert der BVSK-Honorarbefragung.

Das Landgericht München I hat in seinem Urteil vom 22.08.2008., AZ: 19 S 6418/08, entschieden, dass die Sachverständigenkosten dann erstattungsfähig sind, wenn sich Grundhonorar und Nebenkosten insgesamt noch im Rahmen der BVSK-Tabelle 2005/2006 unter Einhaltung des als HB III-Wert „ausgewiesenen Gebührenkorridors“ bewegen. Das Landgericht München I ist der BGH-Rechtsprechung dahingehend gefolgt, dass – entgegen der weiterhin praktizierten Kürzungspraxis von Teilen der Versicherungswirtschaft – eine an der Schadenshöhe orientierte Abrechnung des Gutachterhonorars grundsätzlich nicht zu beanstanden ist.

10. BVSK-Sonderdruck „Gutachtenerstellung bei Taxen“

Der BVSK hat eine Sonderausgabe zur Begutachtung von Taxen herausgegeben, der unseres Erachtens nicht nur für Sachverständige interessant ist, sondern gerade auch für Anwälte, die regelmäßig oder gelegentlich mit der Geltendmachung von Schäden an Taxen befasst sind. Ein Bestellformular hierfür dürfen wir ebenfalls beifügen (→ **Anlage 14**).

11. Aktuelle Sonderrechtsdienste

Bitte beachten auch die von uns aktualisierten bzw. neu erstellten Sonderrechtsdienste zu folgenden Themen:

- *RD 57/08 – Fiktive Abrechnung – Sonderproblem der Höhe des Stundenverrechnungssatzes*
- *RD 58/08 – Fiktive Abrechnung – Sonderproblem UPE-Aufschläge und Verbringungskosten*
- *RD 68/08 – Das Integritätsinteresse bei der Reparatur im Rahmen der 130 %-Grenze*
- *RD 76/08 – Zur Haftung des gerichtlichen Sachverständigen nach § 839a BGB*

die Sie auf unserer BVSK-Homepage, im Bereich **Aktuell** finden.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen kollegialen Grüßen



RA Elmar Fuchs
Geschäftsführer

Anlage 1



Preise Abwicklung KH Allianz Gesellschaften

Preise Netto in €
Stand 15.08.2007

Kulanzzeit Minuten			59	59			59	59		
Tarif- gruppe	Fahrzeug Art	Schwacke	Pauschal inkl. aller km TA 02	Zusatztag inkl. aller km TA 02	CDW pro Tag TA 02	PAI pro Tag TA 02	Woche inkl. aller km TA 04	Zusatztag inkl. aller km TA 04	CDW pro Woche TA 04	PAI pro Woche TA 04
Z	PKW	1	52,94	50,88	15,13	4,33	306,89	43,11	105,88	30,29
A	PKW	2	61,22	58,70	16,81	4,33	354,33	50,00	117,65	30,29
B	PKW	3	68,11	65,55	16,81	4,33	395,76	56,51	117,65	30,29
C	PKW	4	70,76	68,11	18,11	4,33	411,22	58,70	126,72	30,29
D	PKW	5	75,04	72,44	18,11	4,33	437,06	62,10	126,72	30,29
E	PKW	6	81,93	79,33	19,87	4,33	478,49	68,11	139,12	30,29
X	PKW	7	90,55	87,06	19,87	4,33	525,88	75,00	139,12	30,29
F	PKW	8	108,70	105,17	22,02	4,33	634,54	90,55	154,12	30,29
I	PKW	9	133,61	129,33	26,72	4,33	780,17	111,22	187,06	30,29
H	PKW	10	171,60	166,39	26,72	4,33	1.003,49	143,11	187,06	30,29

Gruppe: Die Zuordnung des beschädigten Fahrzeugs erfolgt nach der jeweils aktuellen Schwackeliste Mietwagengruppen. Der Geschädigte erhält ein klassengleiches Fahrzeug vermietet und berechnet.

Preise: Die Preise verstehen sich zuzüglich der zum Zeitpunkt der Endabrechnung gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer und beinhalten alle Kilometer.
Die Haftungsreduzierung auf SB € 153,00 (CDW) wird grundsätzlich abgeschlossen und vom Versicherer übernommen. Ggf. anfallende Zustell- und Abholkosten werden nach Aufwand, Vermietungen außerhalb der Öffnungszeiten mit pauschal € 39,00 Netto, zusätzlich vergütet.
Insassenunfallschutz (PAI) wird nur dann berechnet, wenn der Geschädigte diese Versicherung auch für sein Fahrzeug abgeschlossen hat.
Bei Mietdauern ab 22 Tage wird ein Pauschalpreis verhandelt auf Basis des Preises für 21 Tage, plus € x,xx Netto für jeden weiteren Tag.
Zahlbar in voller Höhe innerhalb von 14 Tagen nach Rechnungseingang.

Anlage 2

Urteil des OLG München

10. Zivilsenat

Entscheidungsdatum: **25.07.2008**

Aktenzeichen: **10 U 2539/08**

vorgehend LG München I, 7. Januar 2008, Az: 17 O 12402/06

Tenor

1. Auf die Berufung des Klägers vom 26.03.2008 wird das Endurteil des LG München I vom 07.01.2008 (Az. 17 O 12402/06) aufgehoben.

Die Beklagten werden verurteilt, an den Kläger samtverbindlich 2.890,60 € sowie weitere 305,95 € jeweils nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 2.890,60 € seit 10.04.2006 und aus weiteren 305,95 € seit 12.07.2006 zu bezahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung des Klägers wird zurückgewiesen.

2. Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 55% und die Beklagten samtverbindlich 45%.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

A.

Der Kläger macht gegen den Beklagten zu 1) und dessen Haftpflichtversicherung einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Verkehrsunfall geltend. Am Freitag, dem 03.03.2006 gegen 16.30 Uhr befuhr die Tochter des Klägers, die Zeugin S. D. mit dem Pkw Opel Corsa des Klägers, amtl. Kennzeichen ..., auf dem rechten von zwei Fahrstreifen der C. Straße Richtung T.platz. Beifahrer war ihr Freund, der Zeuge L.. Die Tochter des Klägers wechselte auf die linke Fahrspur, um an einem Mittelstreifendurchbruch zu wenden. Dabei kam es zur Kollision mit dem hinter der Zeugin D. auf dem linken Fahrstreifen mit seinem Pkw Volvo fahrenden Beklagten zu 1).

Der Kläger trägt vor, seine Tochter habe links geblinkt und sei bereits einige Zeit am Mittelstreifendurchbruch mit dem Heck noch in der linken, von ihr zuvor befahrenen Fahrspur gestanden, als der Beklagte zu 1) auf den Corsa aufgefahren sei.

Die Beklagten tragen vor, die Zeugin D. habe die Spur 10 m - 15 m vor dem Mittelstreifendurchbruch gewechselt ohne den Spurwechsel durch blinken anzukündigen, der Abstand zu dem auf der linken Spur fahrenden Pkw Volvo habe nur 2 m - 3 m betragen und dann habe die Zeugin D. erneut ohne zu blinken zu wenden versucht und plötzlich gebremst, der Beklagte zu 1) habe den Unfall nicht vermeiden können.

Hinsichtlich des Parteivortrags und der tatsächlichen Feststellungen erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil vom 07.01.2008 (Bl. 78/84 d.A.) Bezug genommen (§ 540 I 1 Nr. 1 ZPO).

Das Landgericht hat nach Einvernahme der Zeugen D. und L., Anhörung des Beklagten zu 1) und anschließender Erholung eines Sachverständigengutachtens nach Richterwechsel die Klage abgewiesen.

Hinsichtlich der Erwägungen des Landgerichts wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

Gegen dieses dem Kläger am 28.02.2008 zugestellte Urteil hat der Kläger mit einem beim Oberlandesgericht am 26.03.2008 eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt (Bl. 91/92 d.A.) und diese mit einem beim Oberlandesgericht am 28.04.2008 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 98/105 d.A.) begründet.

Der Kläger beantragt, unter Abänderung des angefochtenen Urteils nach dem Antrag erster Instanz zu erkennen.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen.

Der Senat hat gemäß Beweisanordnung vom 08.05.2008 (Bl. 106 d.A.) Beweis erhoben durch uneidliche Vernehmung der Zeugen Sabrina D. und L., Anhörung des Beklagten zu 1) sowie durch Einholung eines mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Prof. Dr. B..

Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 11.07.2008 verwiesen.

Ergänzend wird auf die vorgenannte Berufungsbegründungsschrift, die Berufungserwiderung vom 03.06.2008 (Bl. 110/112 d.A.), den weiteren im Berufungsverfahren eingereichten Schriftsatz der Klagepartei vom 18.06.2008 (Bl. 114/115 d.A.) sowie die Sitzungsniederschrift vom 11.07.2008 Bezug genommen.

B.

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache teilweise Erfolg.

I.

Das Landgericht hat, wie erst die in zweiter Instanz wiederholte Beweisaufnahme ergab, zu Unrecht einen Anspruch des Klägers auf Schadensersatz verneint und ist unzutreffend von einem gegen den Kläger sprechenden Anscheinsbeweis aus §§ 7 V, 9 V StVO unter Ablehnung eines Mitverschuldens des Beklagten zu 1) ausgegangen.

1. Der Senat ist nach der von ihm selbst durchgeführten Beweisaufnahme davon überzeugt, dass die Tochter des Klägers nach dem verkehrsfehlerhaften Fahrspurwechsel auf die linke Fahrspur den Wendevorgang einleitete, ohne sich über einen Blick nach hinten, etwa über die Spiegel, davon zu vergewissern, ob die Gefährdung des rückwärtigen Verkehrs ausgeschlossen ist, und der Beklagte seinerseits auf den für ihn erkennbaren Bremsvorgang des Corsa zu spät reagierte, wodurch es zur Kollision der Fahrzeuge kam. Bei rechtzeitiger Reaktion hätte der Beklagte zu 1) sein Fahrzeug problemlos noch vor dem Corsa zum Stillstand abbremsen können.

Da das Fahrzeug des Klägers bei dem Zusammenstoß mit dem Fahrzeug des Beklagten zu 1) durch dieses beschädigt wurde, besteht grundsätzlich ein Anspruch des Klägers aus § 7 I StVG und, da ein Verschulden des Beklagten zu 1) vorliegt, aus § 823 I BGB gegen den Beklagten zu 1) sowie aus § 3 Nr. 1 PflVersG a.F. gegen die Beklagte zu 2). Dass der Unfall durch höhere Gewalt (§ 7 II StVG) verursacht worden sei, wird von keiner Partei geltend gemacht. Ein Anspruch des Klägers wäre deshalb nur ausgeschlossen, wenn der Unfallschaden von der Zeugin D. durch ein für den Beklagten zu 1) unabwendbares Ereignis (§ 17 III 1 StVG) oder jedenfalls ganz überwiegend verursacht bzw. verschuldet wurde, so daß der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1) vernachlässigt werden kann (§§ 17 I StVG; 254 I BGB). Beides ist vorliegend nicht der Fall.

a) Die Zeugin D. hat bei dem Wendevorgang gegen § 9 V StVO verstoßen, wobei anzumerken ist, dass § 9 V StVO vorliegend § 7 V StVO vorgeht, vgl. Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl. 2007, § 7 StVO Rn. 17. Vorliegend kam es zur Kollision im Zusammenhang mit dem Wendemanöver der Zeugin D. . Bei dem Wendemanöver unter Benutzung des Mittelstreifendurchbruches liegt angesichts der baulichen Ausgestaltung (der Mittelstreifen ist so schmal, dass er in einem Bogen umfahren werden kann und muss und nicht erst zwischen den beiden Fahrbahnen ein Stück geradeaus gefahren werden muss, vgl. KG VerkMitt. 1981, 67) ein Wenden nach § 9 V StVO und kein Linksabbiegen vor. Die Zeugin räumte ein, dass sie sich vor Einleitung des eigentlichen Wendemanövers durch Abbremsen, leichtes Ausschwenken nach rechts und anschließendes Einlenken in den Mittelstreifendurchbruch nicht durch Rückschau oder Blick nach hinten darüber vergewisserte, ob eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Der Beklagte zu 1) gab an, die Zeugin D. habe die Spur nach links gewechselt, als er auf der linken Spur mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 50 km/h - 55 km/h fast schon auf Höhe des Hecks des Corsa war, er habe gebremst und seine Geschwindigkeit habe nach dem Spurwechsel 40 km/h - 45 km/h und der Abstand 3 m - 4 m betragen. Die

Zeugin D. erinnerte sich, dass sie vor Einleitung des Spurwechsels im Innenund linken Außenspiegel schaute und kein Fahrzeug auf der linken Spur hinter sich sah. Dies spricht dafür, dass sich der Beklagte zu 1) zum Zeitpunkt der Einleitung des Spurwechsels im „toten Winkel“ des Corsa befand. Der Senat glaubt dem Beklagten zu 1) daher, dass der Abstand nach dem Spurwechsel lediglich wenige Meter betrug und damit als solcher verkehrswidrig war. Deshalb liegt ein Verstoß gegen § 9 V StVO vor und eines Rückgriffs auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises bedarf es nicht.

b) Die weiteren Angaben des Beklagten zu 1), dass bei Abschluss des Spurwechsels die Entfernung vom späteren Kollisionsort noch 10 m - 15 m betrug, hat der Sachverständige Prof. Dr. B., von dessen Sachkunde der Senat sich überzeugt hat, als technisch nicht möglich erachtet. Die Zeugin D. gab an, dass sie auf der linken Spur aus einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h bremste und den Wendevorgang einleitete. Sie musste - um nach dem Spurwechsel bis zum Wendeort in die Kollisionsstellung zu gelangen und im Hinblick darauf, dass eine kontrollierte Lenkbewegung mit einer Querschleunigung von 3 m/sek.² es dem Normalfahrer noch ermöglicht, gleichzeitig mit einer Bremsverzögerung von 3 m/sek.² kontrolliert abzubremsten - nach dem Spurwechsel mindestens 29 m - 32 m auf der linken Spur zurücklegen, um bis zu einer höchstens anzunehmenden Kollisionsgeschwindigkeit von 12 km/h (schneller konnte die Zeugin D. das Wendemanöver vorliegend nicht fahren) bzw. bis zum Stillstand abzubremsten. Nach Angaben aller am Unfall Beteiligten, auch des Beklagten zu 1), war der Corsa fahrbahnparallel auf der linken Fahrspur eingeordnet und der Spurwechsel technisch beendet, bevor die Zeugin D. den eigentlichen Wendevorgang einleitete. Dies bestätigte auch der Zeuge L., der schätzte, dass der Beginn des Spurwechsels 60 m - 80 m vor der Wendemöglichkeit lag.

c) Der Beklagte zu 1) hätte, wie der Sachverständige überzeugend ausführte und erläuterte - ausgehend von einer Reaktionsaufforderung zum Zeitpunkt des Aufleuchtens der Bremslichter des Corsa (was der Beklagte zu 1) nach eigenen Angaben auch wahrnahm) aus einer Geschwindigkeit von 45 km/h bei einer anzusetzenden Reaktionszeit von 0,8 sek. und einer Bremschwelzeit von 0,2 sek. bei einer auch bei nasser Fahrbahn anzusetzenden Bremsverzögerung von 5 m/sek.² - sein Fahrzeug problemlos noch vor dem Corsa bis zum Stillstand abbremsten können, und zwar selbst bei einem Abstand von 0 m, da sein Anhalteweg 27 m betrug. Da selbst der Beklagte zu 1) nach dem Spurwechsel einen Abstand zum vorausfahrenden Corsa von 3 m - 4 m angibt, hätte er in jedem Fall bei rechtzeitiger Bremsung die Kollision verhindern können. Damit steht auch ein unfallursächliches Verschulden des Beklagten zu 1) fest.

d) Im Rahmen der nach § 17 II StVG vorzunehmenden Abwägung geht der Senat vorliegend von einer Mithaftung des Beklagten zu 1) in Höhe von 50% aus. Zu berücksichtigen ist nämlich, dass angesichts der erkennbaren Verzögerung des Corsa in Annäherung an den Mittelstreifendurchbruch mit einem Abbiegen oder Wenden zu rechnen war, da ein sonstiger verkehrsbedingter Grund für die Verzögerung nicht vorlag (vgl. Grüneberg,

Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 10. Aufl. 2007, Rn. 258).

2. Auf der Grundlage vorgenannter Haftungsverteilung ergibt sich, ausgehend von einem ersatzfähigen Schaden in Höhe von 5.781,21 € ein Schadensbetrag von 2.890,60 €.

a) Die Reparaturkosten belaufen sich nach der vorgelegten Werkstattrechnung auf 3.958,50 €. Unerheblich ist insoweit, dass der vorgerichtlich mit der Schadensermittlung eingeschaltete Sachverständige V. von Reparaturkosten nur in Höhe von 3.615,57 € ausgeht. Anhaltspunkte dafür, dass die in der Rechnung der Firma Be. ausgewiesenen Kosten nicht der Reparatur des Schadens aus dem verfahrensgegenständlichen Unfall dienen, bestehen nicht. Der Senat (Urteil v. 07.07.2006 - Az. 10 U 2270/06) ist mit der herrschenden, auch vom OLG Stuttgart (NJW-RR 2004, 104) vertretenen Meinung der Auffassung, dass der Geschädigte eine geeignete Werkstätte seines Vertrauens beauftragen konnte. Der Geschädigte trägt im Rahmen des Anspruchs auf Erstattung des „erforderlichen“ Geldbetrages nach § 249 II 1 BGB nicht das sog. Werkstattisiko, weil die Reparaturwerkstätte nicht sein Erfüllungsgehilfe im Sinn des § 278 BGB ist (ständige Rechtsprechung des Senats). Die Ersatzpflicht erstreckt sich auch auf Mehrkosten, die ohne Schuld des Geschädigten - etwa durch unsachgemäße Maßnahmen der von ihm beauftragten Werkstatt - verursacht worden sind (BGH NJW 1975, 160; OLG Karlsruhe NJW-RR 2005, 248).

b) Ein auch nach Reparatur verbleibender merkantiler Minderwert in Höhe von 500,- € war ebenso wie die Kosten für die Einschaltung des Sachverständigen in Höhe von 440,22 € nicht streitig.

c) Ein Anspruch auf Ersatz der Abschleppkosten in Höhe von 220,40 € ergibt sich entgegen der Auffassung der Beklagten mit der im Rahmen von § 287 ZPO erforderlichen Sicherheit aus der Rechnung Anlage K 5; die diesbezüglichen Kosten beziehen sich auf das beschädigte Fahrzeug des Klägers und die Verbringung vom Unfallort zur Fa. Be. in U. als vom Kläger ausgewählte Fachwerkstätte ist auch aus Entfernungsgründen nicht zu beanstanden.

d) Die geltend gemachten Mietwagenkosten in Höhe von 1.213,30 € für 18 Tage Anmietdauer vom 03.03.2006 bis 18.03.2006 sind nur zum Teil gerechtfertigt.

(1) Der Senat geht zwar auf Grund des Unfalles am Freitag Nachmittag und der daher erst am darauffolgenden Montag möglichen Beauftragung eines Sachverständigen sowie der Gutachtenserstattung am 09.03 nach Besichtigung am 07.03, der ausweislich der Reparaturrechnung der Fa. Be. erfolgten Fertigstellung am 20.03.2006 schon wegen der dazwischen liegenden Wochenenden und der auch nach dem Gutachten erforderlichen Reparaturdauer von 6 Werktagen nicht von einem Verstoß des Klägers gegen die Schadensminderungspflicht im Zusammenhang mit der Schadensbehebung aus, zumal wegen der Entfernung der Reparaturwerkstätte vom Wohnort des Klägers mit einem Abholen des Pkw am 20.03. nicht mehr zu rechnen war.

(2) Vorliegend erfolgte die Anmietung ausweislich der Mietwagenrechnung zu einem sogenannten „Unfallersatztarif“. Der Geschädigte hat unter dem Gesichtspunkt der Geringhaltung des Schadens im Rahmen des ihm Zumutbaren von mehreren möglichen den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbeseitigung zu wählen (BGHZ 132, 373 [375 f.]; 155, 1[4 f.]; NJW 1985, 2637 = VersR 1985, 1090; 1985, 2639).

Nach BGH NJW 2006, 1726 (1727) *„verstößt der Geschädigte bei Anmietung eines Kraftfahrzeugs zu einem Unfallersatztarif, der gegenüber einem Normaltarif teurer ist, nur dann nicht gegen seine Pflicht zur Schadensgeringhaltung, wenn Besonderheiten mit Rücksicht auf die Unfallsituation (etwa die Vorfinanzierung, das Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.ä.) einen gegenüber dem Normaltarif höheren Preis rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch die besondere Unfallsituation veranlaßt und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich sind“* (vgl. auch Senat, Ur. v. 28.07.2006 - 10 U 2237/06 = DAR 2006, 692). Es sind die nach einem so genannten „Unfallersatztarif“ geschuldeten Kosten grundsätzlich nur insoweit zu ersetzen, als sie tatsächlich zur Herstellung des Zustands erforderlich sind, der ohne die Schädigung bestehen würde. Deshalb kommt es darauf an, ob und inwieweit der geltend gemachte „Unfallersatztarif“ nach seiner Struktur als „erforderlicher“ Aufwand zur Schadensbeseitigung angesehen werden kann. Dies kann nur insoweit der Fall sein, als die Besonderheiten dieses Tarifs mit Rücksicht auf die Unfallsituation (etwa die Vorfinanzierung, das Risiko eines Ausfalls mit der Ersatzforderung wegen falscher Bewertung der Anteile am Unfallgeschehen durch den Kunden oder das Mietwagenunternehmen u.ä.) einen gegenüber dem „Normaltarif“ höheren Preis aus betriebswirtschaftlicher Sicht rechtfertigen, weil sie auf Leistungen des Vermieters beruhen, die durch die besondere Unfallsituation veranlasst und infolgedessen zur Schadensbehebung nach § 249 BGB erforderlich sind. Anknüpfungspunkt für diese Prüfung kann nur ein „Normaltarif“ sein, also regelmäßig ein Tarif, der für Selbstzahler Anwendung findet und daher unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet wird. Eine Erhöhung des sich bei Anknüpfung an einen „Normaltarif“ ergebenden Betrags ist nur gerechtfertigt, soweit sie nach den vorstehenden Ausführungen unfallbedingt ist. Die Darlegungs- und Beweislast für die Frage, ob der Aufschlag auf einen günstigeren „Normaltarif“ wegen konkreter unfallbedingter Mehrleistungen des Vermieters objektiv zur Wiederherstellung erforderlich war i.S.d. § 249 BGB, trägt dabei nach allgemeinen Grundsätzen des Beweisrechts der Geschädigte, da es sich um Voraussetzungen für die Höhe seines Schadensersatzanspruchs handelt (vgl. etwa Baumgärtel/Strieder, Hdb. der Beweislast im PrivatR I, 2. Aufl., § 249 Rn. 1)

Für einen gegenüber einem Normaltarif gerechtfertigten höheren Preis sind vorliegend keine Gründe genannt.

(3) Nach dem „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008“ des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (<http://mietwagen>

spiegel.iao.fraunhofer.de/), welcher an Hand einer der realen Anmietsituation nahekommenden Befragung aufgestellt wurde, weil die befragten Firmen anders als etwa bei der Erstellung der Schwacke-Liste nicht wussten, dass ihre Antworten zur Grundlage einer Marktuntersuchung über die Höhe der Mietwagentarife gemacht wurden, ergibt sich für den hier maßgeblichen Postleitzahlenbereich für einen Kleinwagen (Haftungsbefreiung mit Selbstbeteiligung) bei einer Anmietdauer von 7 Tagen ein Mittelwert von 31,07 €/tgl., bei einer Anmietdauer von 3 Tagen ein solcher von 45,61 €/tgl. und bei einer Anmietdauer von 1 Tag ein Mittelwert von 50,28 €. Für 18 Tage errechnet sich daher im Mittelwert ein erstattungsfähiger Betrag von 622,09 € (vgl. S. 90 der vorgenannten Studie). Zwar sind die Durchschnittspreise dieser Studie niedriger als nach der Schwacke-Liste inklusive Vollkaskowerten. Da die Preise der Schwacke-Liste auf Grund einer Selbstauskunft der Mietwagenvermieter in Kenntnis, dass die Angaben zur Grundlage einer Marktuntersuchung gemacht werden, erfolgten, während das Ergebnis des Preisspiegels des Fraunhofer-Instituts auf einer anonymen Befragung im Rahmen eines typischen Anmietszenarios beruht, legt der Senat die Preise zu Grunde, wie sie sich nach der Studie des Fraunhofer-Instituts ergeben.

(4) Dass dem Kläger der Normaltarif nicht zugänglich gewesen wäre, ist nicht vorgetragen. Bei der Zugänglichkeit des Normaltarifs handelt es sich nicht um eine Frage der Schadensminderungspflicht, für die grundsätzlich der Schädiger die Beweislast trägt, sondern um eine Anspruchsvoraussetzung. Kann der Geschädigte nach § 249 BGB grundsätzlich nur den zur Herstellung „erforderlichen“ Betrag ersetzt verlangen, so gilt dies erst recht für die ausnahmsweise Ersatzfähigkeit an sich nicht erforderlicher Aufwendungen wegen der Nichtzugänglichkeit eines „Normaltarifs“. Der Geschädigte hat deshalb darzulegen und erforderlichenfalls zu beweisen, dass dem Geschädigten unter Berücksichtigung seiner individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie der gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten unter zumutbaren Anstrengungen auf dem in seiner Lage zeitlich und örtlich relevanten Markt kein wesentlich günstigerer Tarif zugänglich war.

e) Unter Berücksichtigung der dem Kläger mangels Zahlung der Beklagten entstandenen weiteren Kosten in Höhe von 15,- € sowie der Unkostenpauschale von 25,- € ergibt sich ein ersatzfähiger Schaden in Höhe von 5.781,21 € und damit ein Anspruch in Höhe von 2.890,60 €.

3. Nach § 249 I, II 1 BGB sind diejenigen adäquat verursachten Rechtsverfolgungskosten in Form vorprozessualer, nicht anrechenbarer Anwaltskosten zu ersetzen, die aus Sicht des Schadensersatzgläubigers zur Wahrnehmung und Durchsetzung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig waren (Senat a.a.O.). Als erforderlich sind die nach dem Urteil begründeten Forderungen anzusehen (BGH MDR 2008, 351 [352]; Senat a.a.O.). Ausgehend von einer 1,3 Geschäftsgebühr nach Nr. 2400 VV RVG (BGH AnwBl. 2007, 154 ff. = VersR 2007, 265 = NZV 2007, 181; Senat a.a.O.) ergeben sich vorliegend inklusive Post- und Telekommunikationspauschale und Mehrwertsteuer 316,18 €, so dass die beantragten 305,05 € zuzusprechen wären. Der Zinsanspruch

folgt aus §§ 286, 288 I, 291 BGB.

II. Die Kostenentscheidung beruht für die erste Instanz auf §§ 92 I 1 Fall 2, 100 IV ZPO und für das Berufungsverfahren auf §§ 92 I 1 Fall 2, 100 IV, 97 I ZPO.

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i. Verb. m. § 26 Nr. 8 EGZPO.

IV. Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, daß die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

Anlage 3

6 U 115/08

4 O 436/07 (LG Köln)



Anlage zum Protokoll
vom 10.10.2008

Verkündet am 10.10.2008

Groß, Jbe
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

OBERLANDESGERICHT KÖLN

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

In dem Rechtsstreit

hat der 6. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln
auf die mündliche Verhandlung vom 15.08.2008

durch seine Mitglieder Dr. Schwippert, von Hellfeld und Wiegelmann

für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 09.05.2008 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Köln – 4 O 436/07 – teilweise abgeändert und klarstellend insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 1.329,85 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz

aus 97,18 € seit dem 24.03.2007,

aus 121,29 € seit dem 15.05.2007,

aus 140,39 € seit dem 20.06.2007,

aus 59,46 € seit dem 25.07.2007,

aus 60,85 € seit dem 30.07.2007,

aus 91,25 € seit dem 11.08.2007,

aus 67,28 € seit dem 11.08.2007,

aus 107,06 € seit dem 19.08.2007,

aus 98,80 € seit dem 20.08.2007

und aus 486,29 € seit dem 23.09.2007 zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die im Verfahren erster Instanz entstandenen Kosten tragen die Klägerin zu 79 % und die Beklagte zu 21 %. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Klägerin zu 74 % und die Beklagte zu 26 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

B e g r ü n d u n g

I.

Die Klägerin, eine Autovermieterin, nimmt die Beklagte aus abgetretenem Recht der Geschädigten im eigenen Namen auf Zahlung restlicher Mietwagenkosten aus 12 Verkehrsunfällen in Anspruch. Die Haftung der Beklagten dem Grunde nach ist außer Streit.

Die Klägerin hat zunächst Erstattung der auf der Grundlage ihrer so genannten Normaltarife abgerechneten Kosten - abzüglich von der Beklagten bereits geleisteter Teilzahlungen - in Höhe von insgesamt 6.190,11 € begehrt. Durch Urteil vom 09.05.2008, auf dessen tatsächliche Feststellungen gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ergänzend Bezug genommen wird, hat das Landgericht die Klage abgewiesen und zur Begründung ausgeführt, dass die Werte der Schwacke-Liste als Schätzgrundlage ungeeignet seien, weshalb die Klägerin, welche nicht die Einholung von Sachverständigengutachten beantragt hatte, beweisfällig für die streitige Höhe des ersatzfähigen Schadens geblieben sei.

Hiergegen wendet sich die Klägerin mit ihrem Rechtsmittel, mit welchem sie nur noch Ansprüche auf Zahlung restlicher 5.148,91 € nebst Zinsen weiterverfolgt. Die in den 12 Einzelfällen nunmehr noch beanspruchten Mietwagenkosten hat sie errechnet auf der Grundlage des jeweils einschlägigen gewichteten Mittels des „Schwacke-Mietpreisspiegels 2006“ zuzüglich Nebenkosten und zuzüglich eines pauschalen Aufschlags von 20 % wegen unfallbedingter Mehraufwendungen; hinsichtlich der Zusammensetzung im Einzelnen wird Bezug genommen auf die Aufstellung Bl. 110/111 d.A. Die Beklagte verteidigt das Urteil.

II.

Die Berufung ist zulässig. In der Sache hat sie indes nur in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Der Klägerin steht aus abgetretenem Recht der geschädigten Unfallgegner von bei der Beklagten haftpflichtversicherten Kraftfahrern ein Anspruch auf Zahlung weiterer Mietwagenkosten nur in Höhe von 1.329,85 € zu

nebst anteiliger Zinsen, §§ 823 Abs. 1, 249 Abs. 2, 398 BGB, § 7 Abs. 1 StVG, § 3 Nr. 1 PflVG. Im Übrigen ist die Berufung mangels Klageanspruchs unbegründet.

1.

Nach ständiger Rechtsprechung des 6. Zivilsenates des Bundesgerichtshofs kann der Geschädigte nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB als Herstellungsaufwand Ersatz derjenigen Mietwagenkosten verlangen, die ein verständiger, wirtschaftlich vernünftig denkender Mensch in seiner Lage für zweckmäßig und notwendig halten darf (vgl. BGH, Urteil vom 24.06.2008 – VI ZR 234/07 – zu Tz. 14; Urteil vom 11.03.2008 – VI ZR 164/07 – zu Tz. 7 in NJW 2008, 1519 = VersR 2008, 699; NJW 2007, 2758 = VersR 2007, 1144; NJW 2007, 2122 = VersR 2008, 235, 237; NJW 2007, 1124 = VersR 2007, 516, 517). Der Geschädigte hat nach dem aus dem Grundsatz der Erforderlichkeit hergeleiteten Wirtschaftlichkeitsgebot im Rahmen des ihm Zumutbaren stets den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen, weshalb er ausgehend von dem örtlich relevanten Markt nicht nur für Unfallgeschädigte grundsätzlich nur den günstigeren Mietpreis verlangen kann (BGH a.a.O.). Im Rahmen seines tatrichterlichen Ermessens nach § 287 ZPO hat also das Gericht die Erforderlichkeit eines von dem Mietwagenunternehmen berechneten Tarifs, und zwar gleichgültig, ob es sich um einen als „Unfallersatztarif“ oder als „Normaltarif“ bezeichneten handelt, anhand der auf dem örtlich relevanten Markt verlangten „Normaltarife“ zu schätzen (BGH a.a.O.).

Diesen Grundsätzen trägt die im Berufungsverfahren maßgebliche Schadensberechnung der Klägerin nicht Rechnung. Sie rügt im Ergebnis ohne Erfolg, dass das Landgericht den Schwacke-Mietpreisspiegel 2006 nicht als geeignete Schätzgrundlage herangezogen hat. Die auf dieser Liste nunmehr beruhende Schadensbeurteilung der Klägerin kann deshalb keinen Bestand haben. Dennoch und ungeachtet des Umstands, dass die Klägerin weiterhin nicht die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Höhe des ersatzfähigen Normaltarifs beantragt hat, unterliegt die Klage nicht der vollständigen Abweisung. Denn das eigene Vorbringen der Beklagten erlaubt dem Senat im Rahmen der Ausübung seines freien Ermessens eine Schätzung des jedenfalls angemessenen Normaltarifs, weshalb unter zusätzlicher Berücksichtigung der in den Einzelfällen jeweils tatsächlich angefallenen Nebenkosten, zu-

dem aber auch unter Ansatz eines nach Auffassung des Senats berechtigten pauschalen Zuschlags von 20 % zur Abgeltung unfalltypischer Mehrleistungen und Risiken in 10 der streitgegenständlichen Schadenfälle restliche Zahlungsansprüche in Höhe des zuerkannten Betrags von 1.329,85 € verbleiben.

a)

Bei der Schätzung des ersatzfähigen Normaltarifs können durchaus geeignete Listen oder Tabellen herangezogen werden (vgl. BGH Urteil vom 24.06.2008 – VI ZR 234/07 – zu Tz. 15 und 22; BGH NJW 2007, 1124; BGH NJW 2006, 2106, 2107). Zwar darf die Schadenshöhe nicht auf der Grundlage falscher oder offenbar unsachlicher Erwägungen festgesetzt werden, und wesentliche, die Entscheidung bedingende Tatsachen dürfen nicht außer Acht bleiben (BGH NJW 2008, 1519, Tz. 9). Allerdings ist es nicht Aufgabe des Tatrichters, lediglich allgemein gehaltenen Angriffen gegen eine Schätzgrundlage nachzugehen, sondern Einwendungen gegen die Grundlagen der Schadensbemessung sind nur dann erheblich, wenn sie auf den konkreten Fall bezogen sind (BGH NJW 2008, 1519, Tz. 9 und Urteil vom 24.06.2008 – VI ZR 234/07 zu Tz. 23). Deshalb bedarf die Eignung von Listen oder Tabellen, die bei der Schadensschätzung Verwendung finden können, nur dann der Klärung, wenn mit konkreten Tatsachen aufgezeigt wird, dass geltend gemachte Mängel der betreffenden Schätzgrundlage sich auf den zu entscheidenden Fall auswirken (BGH a.a.O.).

Nach Maßgabe dieser Kriterien bestehen im Streitfall Bedenken, den Normaltarif jeweils auf der Grundlage des gewichteten Mittels des „Schwacke-Mietpreisspiegels 2006“ für das Postleitzahlengebiet der 12 Zedenten zu ermitteln. Der Senat verkennt nicht, dass es sich hierbei um eine in der Rechtsprechung der Instanzgerichte bislang erprobte Zusammenstellung handelt, deren Heranziehung als Schätzgrundlage von dem Bundesgerichtshof wiederholt und ausdrücklich gebilligt worden ist (vgl. zuletzt Urteil vom 24.06.2008 – VI ZR 234/07 zu Tz. 15 und 23 m.w.N.), und zwar sowohl in den Ausgaben für das Jahr 2003 als auch in der im Streitfall von der Klägerin angewandten für 2006. Die Beklagte hat indes substantiierte und - in der im Lichte der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu fordernden Weise - auf die konkreten Schadenfälle bezogene Einwendungen vorgebracht, welche geeignet erscheinen,

Bedenken gegen die Heranziehung der Schwacke-Liste als Schätzgrundlage in den vorliegend streitgegenständlichen 12 Einzelfällen zu wecken.

aa)

Zwar ergeben sich derartige Zweifel nicht schon aus den von der Beklagten vorgelegten Sachverständigengutachten über die Höhe ortsüblicher Mietwagenkosten in diversen sonstigen Regionen Deutschlands aus dort geführten Rechtsstreitigkeiten, weil diese mangels räumlichen und – zumindest teilweise – zeitlichen Bezugs ohne Aussagekraft für die im Streitfall zu treffende Entscheidung sind.

Da, wie ausgeführt, Einwendungen gegen die Methodik einer als Schätzgrundlage in Frage kommenden Übersicht nur dann beachtlich sind, wenn dargetan ist, dass sie sich auf den zu entscheidenden Einzelfall auswirken, steht schon im Ausgangspunkt auch das Gutachten Prof. Dr. Klein vom 10.05.2007 (Anlage 3, AH 70 ff) einer Heranziehung der Schwacke-Liste nicht entgegen, weil dieses sich allein mit deren allgemeinen Erhebungs- und Auswertungsmethoden kritisch auseinandersetzt, ohne zugleich Anhaltspunkte für deren fehlende Eignung in den vorliegenden Einzelfällen zu bieten.

Ob die – dem Senat bei Abfassung dieser Entscheidung vorliegende – Zusammenstellung von Holger Zinn „Der Stand der Mietwagenpreise in Deutschland im Sommer 2007“ geeigneter als die Schwacke-Liste zur Ermittlung der Normaltarife ist, erscheint zumindest fraglich. Die dort erfolgten Preisabfragen sind nämlich auf den Sommer 2007 und also nur ein äußerst kurzes Zeitintervall bezogen; außerdem ist die räumliche Erfassung infolge der Einteilung Deutschlands nur in fünf Großräume sehr grobmaschig, die ermittelten Daten für den einschlägigen „Großraum West“ sind deshalb nicht ohne weiteres für die hier berührten Gebiete aussagekräftig.

bb)

Letztlich kann dies aber offen bleiben. Denn jedenfalls der von der Beklagten in Bezug genommene „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008“ des Fraunhofer Instituts – auch dieser liegt dem Senat nunmehr in vollständiger Form vor – bietet Anlass, die in der Schwacke-Liste ausgewiesenen Werte in Zweifel zu ziehen, soweit diese die im Streitfall ortsüblichen Normaltarife wiedergeben sollen:

Die Einteilung der Tabellen folgt – soweit hier von Interesse – der Schwacke-Klassifikation und weist Werte u.a. für den zweistelligen Postleitzahlenbezirk aus. Die in die Tabellen eingestellten Preise enthalten in vergleichbarer Weise Freikilometer (vgl. die Erläuterungen dort Seite 10) und sind brutto berechnet (vgl. Seite 12). Eingerechnet sind überdies Haftungsbefreiungen (vgl. Seiten 16 und 99), welche die Klägerin separat unter den Stichworten Voll- bzw. Teilkasko erfasst hat. Methodisch ist die Untersuchung, soweit ersichtlich, derjenigen von Schwacke nicht unterlegen. Eher bietet sie Vorteile, weil die Recherchen bei den Autovermietern ohne Offenlegung des Umstands erfolgt sind, dass Zweck der Abfrage die Erstellung einer Preisübersicht war. Die von der Beklagten in Bezug genommenen Werte dieses Preisspiegels, welche den streitgegenständlichen 12 Schadenfällen entsprechen, weisen, wie noch näher auszuführen sein wird, durchgehend niedrigere Werte aus als die der Schwacke-Liste, womit zugleich dem Erfordernis Rechnung getragen wird, einen konkreten Bezug von eventuellen (methodischen) Schwächen zur im Streitfall relevanten Schadenshöhe herzustellen.

cc)

In Ansehung der mithin von der Beklagten aufgezeigten Möglichkeit, dass sich die Schwacke-Liste als Schätzgrundlage vorliegend nicht eignet, wäre es, wie auch von dem Landgericht insoweit richtig angenommen, erforderlich, die Höhe des streitigen jeweils ortsüblichen Normaltarifs durch Einholung von Sachverständigengutachten zu ermitteln. Einen entsprechenden Beweisantritt hat die Klägerin indes auch im Berufungsverfahren nicht vorgenommen, obwohl über dessen Notwendigkeit im Hinblick auf die unmissverständliche Fassung der angegriffenen Entscheidungsgründe kein Zweifel bestehen konnte – und deshalb im Übrigen auch kein wiederholender gerichtlicher Hinweis geboten war.

Nach dem eigenen Vortrag der Beklagten stellen allerdings die in der einschlägigen Liste des Fraunhofer Instituts dargestellten Werte jedenfalls die ortsüblichen Normaltarife dar mit der Folge, dass die jeweiligen Beträge insoweit zugestanden sind. Der Senat sieht sich deshalb veranlasst, diese im Ausgangspunkt und nach Maßgabe der Berechnungen der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 28.07.2008 (Bl. 175 ff) als die ortsüblichen Normaltarife zugrunde zu legen.

b)

Die aus dem Mietspiegel des Fraunhofer Instituts ermittelten Normalpreise sind indes entsprechend der insoweit nicht zu beanstandenden Berechnung der Klägerin um einen pauschalen Aufschlag von 20 % zu erhöhen.

Nach ständiger, auch höchstrichterlicher Rechtsprechung können spezifische Leistungen bei unfallbedingten Vermietungen einen – pauschalen – Aufschlag zu einem „Normaltarif“ rechtfertigen, um mit der Vermietung gerade an Unfallgeschädigte verbundene Mehrleistungen und Risiken abzugelten (vgl. zuletzt BGH Urteil vom 24.03.2008 – VI ZR 234/07 zu Tz. 15, 16 m.w.N.). Die Klägerin hat mit Schriftsatz vom 07.08.2008 ausführlich dazu vorgetragen, dass und welche unfallbedingten Mehrkosten in den streitgegenständlichen Einzelfällen angefallen sind. Die fraglichen Darlegungen sind unwidersprochen geblieben, weshalb der Senat von der grundsätzlichen Erstattungsfähigkeit der fraglichen Positionen ausgeht.

Zur Höhe erachtet auch der erkennende Senat im Anschluss an die Entscheidungen des 19. Zivilsenats des OLG Köln vom 02.03.2007 – 19 U 181/08 – (NZV 2007, 199) sowie des 4. Zivilsenats des OLG Köln vom 04.04.2008 – 4 U 1/08 – einen pauschalierte Zuschlag von 20 % als angemessen und ausreichend zur Abgeltung der jeweils entstandenen Mehrkosten.

c)

Die konkrete Schadensberechnung stellt sich auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen zusammenfassend wie folgt dar:

Auszugehen ist zunächst von den nach dem „Marktpreispiegel Mietwagen Deutschland 2008“ des Fraunhofer Instituts zu ermittelnden Normaltarifen. Der Senat folgt insoweit (vorbehaltlich einer Korrektur in Fall 8) der Darstellung und insbesondere auch der Berechnungsmethode der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 28.07.2008 (Bl. 175 ff), soweit diese – anders als die Klägerin in ihrer tabellarischen Übersicht Bl. 110/111 - bei Mietzeiträumen von 4 Tagen bis zu 6 Tagen bzw. von mehr als 7 Tagen, d.h. von Anmietungen, die nicht unmittelbar von der Einteilung des Mietspiegels (1 Tag – 3 Tage – 7 Tage) erfasst werden, Mittel- bzw. Höchstbeträge errechnet hat. Es ist senatsbekannt, dass eine entsprechende Handhabung auch durch die Mietwagenvermieter erfolgt, welche bei Anmietzeiträumen außerhalb ihrer

unmittelbaren Tarifkonditionen in vergleichbarer Weise vorgehen – es liegt auf der Hand, dass es in der Praxis nicht durchsetzbar ist den Kunden zu vermitteln, dass etwa eine Anmietung für nur 6 Tage wesentlich teurer ist als eine solche für 7 Tage.

Die sich demnach ergebenden Normaltarife sind, wie ausgeführt, um einen Zuschlag von 20 % zu erhöhen. Ausgehend von den Grundparametern der Unfälle und unter weiterem Ansatz der tatsächlich jeweils angefallenen Nebenkosten, wie in der Tabelle der Klägerin Bl. 110/111 ausgewiesen, ergibt sich folgende Schadensberechnung:

Fall 1 Arends

541,74 € Normaltarif + 20 % = 677,18 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 1.077,18 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **97,18 €**

Fall 2 Behling

270,87 € Normaltarif + 20 % = 338,59 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 448,59 €

abzüglich der Zahlung der Beklagten verbleibt **kein** erstattungsfähiger Schaden

Fall 3 Thelen

159,74 € Normaltarif + 20 % = 199,68 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 324,68 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **121,29 €**

Fall 4 Fa. Bitech

209 € (netto) Normaltarif + 20 % = 261,25 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 371,25 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **140,39 €**

Fall 5 El Emrani

656,48 € Normaltarif + 20 % = 820,60 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 1.172,60 €

abzüglich der Zahlung der Beklagten verbleibt **kein** erstattungsfähiger Schaden

Fall 6 Voqe

136,08 € Normaltarif + 20 % = 170,10 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 250,10 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **59,46 €**

Fall 7 Scharapow

272,68 € Normaltarif + 20 % = 340,85 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 450,85 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **60,85 €**

Fall 8 Haiplik

157 € (berichtigter) Normaltarif + 20 % = 196,25 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 291,25 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **91,25 €**

Fall 9 Ulbig

303,23 € Normaltarif + 20 % = 379,04 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 429,04 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **67,28 €**

Fall 10 Winkler

253,52 € Normaltarif + 20 % = 316,90 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 366,90 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **107,06 €**

Fall 11 Pobloth

99,04 € Normaltarif + 20 % = 123,80 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 173,80 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **98,80 €**

Fall 12 Zander

1.083,43 € Normaltarif + 20 % = 1.354,29 €

zzgl. tatsächlicher Nebenkosten = 1.886,29 €

abzüglich der Teilzahlung der Beklagten verbleiben erstattungsfähige **486,29 €**

insgesamt 1.329,85 €

2.

Die Zinsforderungen sind unter dem Gesichtspunkt des Verzuges begründet gemäß §§ 286, 288 Abs. 1 BGB.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91 Abs. 1, 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Es handelt sich um eine Rechtssache, welche durch die zitierte höchstrichterliche Rechtsprechung eine Klärung erfahren hat und deren Entscheidungsschwerpunkt im Übrigen im tatrichterlichen Bereich liegt.

Dr. Schwippert

von Hellfeld

Wiegelmann

Schätzgrundlage des Mietwagen-Normaltarifs

Prof. Dr. Claus Neidhardt, Aktuar (DAV)
Prof. Dr. Jürgen Kremer
Fachbereich Wirtschaftsmathematik
RheinAhrCampus Remagen

Remagen, den 6. November 2008

I. Einführung

Bei der Schätzung des Normaltarifes im Zusammenhang mit der Ermittlung erforderlicher Mietwagenkosten im Sinne des § 249 BGB wird nach § 287 ZPO in der Regel der SchwackeListe-Automietpreisspiegel herangezogen. Die Ausgaben ab 2006 werden seitens der Versicherungswirtschaft vermehrt als nicht geeignete Schätzgrundlage angegriffen. Dabei bezieht man sich u.a. auf einen Aufsatz von Richter (VersR 2007, 620), eine Arbeit von Klein („Bewertung der Erhebungs- und Auswertungsmethoden des Automietpreisspiegels der Schwacke GmbH“) und einige Urteile von Instanzgerichten. In diesen wird weiterhin behauptet, dass die Werte der SchwackeListe-Automietpreisspiegel von 2003 nach 2006 extreme Preissteigerungen belegen würden.

Ziel dieser Untersuchung ist es, die Preisentwicklung für den Normaltarif gemäß Schwacke-Liste im Zeitraum von 2000 bis 2008 zu analysieren; zusätzlich wird eine kurze Beurteilung der aktuellen Alternativerhebung des Fraunhofer-Instituts IAO „Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008“ gegeben.

II. Erläuterung der verwendeten statistischen Kennzahlen

Die Schwacke-Liste 2007 erhebt Mietpreise der Autovermietungsunternehmen in Abhängigkeit von Fahrzeugklasse, PLZ-Gebiet und Mietdauer. Aus den erhobenen Daten werden folgende Kennzahlen ermittelt und veröffentlicht:

- Maximaler und minimaler genannter Mietpreis.
- Modus und Anzahl Modus: Der Modus ist der am häufigsten genannte Mietpreis; Anzahl Modus gibt an, wie oft dieser Mietpreis genannt wurde.
- Arithmetisches Mittel: Das arithmetische Mittel ist die gebräuchlichste statistische Kennzahl. Sie ergibt sich als Summe der genannten Preise, geteilt durch die Anzahl der Nennungen, muss aber nicht mit einem der genannten Mietpreise übereinstimmen.
- Nahes Mittel: Das nahe Mittel ist der genannte Mietpreis, der dem arithmetischen Mittel am nächsten liegt.
- Median: Werden die genannten Mietpreise aufsteigend aufgelistet, so ergibt sich der Median als Wert in der Mitte der Liste (bei ungerader Anzahl Nennungen) bzw. als arithmetisches Mittel der mittleren beiden Werte (bei gerader Anzahl Nennungen). Die Schwacke-Liste unterscheidet hier zwischen Median 1 und Median 2 für ungerade bzw. gerade Anzahl der Nennungen und verwendet zur Ermittlung des Median 2 die ungebräuchliche Methode, den höheren der beiden mittleren Werte aufzuführen.

Wir veranschaulichen diese Kennzahlen an folgendem Beispiel:

Genannt seien die fünf Werte 2,2,6,7,8.

Maximaler Wert ist 8, minimaler Wert ist 2.

Modus ist 2, der als einziger Wert zweimal genannt wurde (d.h. Anzahl Modus ist 2).

Das arithmetische Mittel ist $(2+2+6+7+8)/5 = 5$, das nahe Mittel ist 6.

Median ist ebenfalls 6 (der dritte Wert bei aufsteigender Sortierung).

Nun nehmen wir an, dass zwei Nennungen wie folgt geändert werden: Ein Anbieter erhöht seinen Preis von 2 auf 3; ein anderer reduziert seinen Preis von 7 auf 6. Die neue Liste lautet dann 2,3,6,6,8. Es ist leicht zu sehen, dass sich die Kennzahlen maximaler und minimaler Wert, arithmetisches Mittel, nahes Mittel und Median dabei nicht verändern. Der Modus dagegen steigt von 2 auf 6 an; Anzahl Modus bleibt bei 2.

III. Untersuchung der jährlichen Preisentwicklung 2000 – 2008

Bereits das einfache Beispiel aus Abschnitt II. zeigt, dass der Modus erheblich sensitiver reagiert als die anderen statistischen Kennzahlen, da er nicht nur gegenüber einer Veränderung des Preisniveaus sondern auch gegenüber einer Verschiebung im Preisgefüge anfällig ist.

Dies bestätigt sich bei einer Untersuchung der Preisentwicklung für Autovermietungen: Die Schwacke-Liste führt ab dem Jahr 2006 sowohl arithmetisches Mittel als auch Modus der Mietpreise auf, so dass eine vergleichende Untersuchung vorgenommen werden kann. Wir ziehen dazu die Werte des Bundesdurchschnitts heran; zusätzlich wird über die verschiedenen Fahrzeugklassen gemäß der Struktur eines typischen Fuhrparks gemittelt. Dabei wird die Fuhrparkstruktur aus Neidhardt, Kremer „Ein betriebswirtschaftlicher Kalkulationsansatz für Mietpreise im Unfallersatztarif“ (NZV 2005, 171 ff.) zu Grunde gelegt. Neben dem Anstieg der Tages- und Wochenmietpreise wird der Anstieg eines gemittelten Preises, bei dem davon ausgegangen wird, dass 60% der Vermietungstage eines typischen Autovermietungsunternehmens auf Tagesmieten und 40% auf Wochenmieten entfallen, berechnet. Für den jährlichen Preisanstieg ergeben sich folgende Ergebnisse:

	Preisentwicklung p.a. 2006 – 2008 auf Basis	
	<i>Arithmetisches Mittel</i>	<i>Modus</i>
<i>Tagesmietpreis</i>	- 2,0%	+ 7,1%
<i>Wochenmietpreis</i>	± 0,0%	+ 4,5%
<i>Gemittelt (60% / 40%)</i>	- 1,3%	+ 6,1%

Da das arithmetische Mittel die stabilere statistische Kennzahl ist, ist die Preisentwicklung auf Basis des arithmetischen Mittels als der verlässlichere Wert anzusehen. Arithmetisches Mittel und Modus liefern also entgegengesetzte Aussagen zur Preisentwicklung 2006 – 2008: Während durch Verwendung des Modus ein deutlicher Preisanstieg vorgespiegelt wird, zeigt die Verwendung des arithmetischen Mittels, dass die Mietpreise tatsächlich gesunken bzw. bei Wochenmietpreisen gleichgeblieben sind. Wir möchten betonen, dass diese unterschiedlichen Entwicklungen keineswegs ein Indikator für mangelnde Qualität der Daten der Schwacke-Liste sind, sondern eher als Anzeichen für die Authentizität dieser Daten angesehen werden können. Für die Untersuchung zukünftiger Preisentwicklungen empfehlen wir jedoch unbedingt die Verwendung des arithmetischen Mittels.

Für die Jahre 2000 und 2003 stellt die Schwacke-Liste nur den Modus (damals noch als gewichtetes Mittel bezeichnet) zur Verfügung. Eine Analyse der jährlichen Preisentwicklung für den Zeitraum 2000 bis 2008 muss daher auf dieser Kennzahl basieren. Zur Stabilisierung wird wie oben gemittelt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Preisentwicklung p.a. 2000 – 2008 auf Basis Modus
<i>Tagesmietpreis</i>	+ 0,8%
<i>Wochenmietpreis</i>	+ 4,1%
<i>Gemittelt (60% / 40%)</i>	+ 1,8%

Im Zeitraum 2000 bis 2007 stieg der Verbraucherindex „Verkehr“ um durchschnittlich 2,8% p.a. Die Steigerungsraten der Mietpreise eines typischen Unternehmens liegen daher im Mittel deutlich unterhalb dieses Wertes. Der oben angeführte Vergleich zwischen der Preisentwicklung auf Basis des arithmetischen Mittels und des Modus weist darauf hin, dass dieser Preisanstieg bei Verwendung des

arithmetischen Mittels noch geringer ausfallen könnte. Von einer drastischen Erhöhung der Automietpreise kann daher in keinem Fall die Rede sein.

IV. Aussagekraft der Daten des Automietpreisspiegels

1. Prof. Dr. Klein weist zurecht darauf hin, dass die Verwendung des Modus als Lagemaß sehr unüblich ist. Schwacke gibt jedoch im Vorwort 2003 (S. VI.) an, diesen Wert als am häufigsten genannten Preis aufgrund der BGH-Rechtsprechung zur Erkundigungspflicht des Geschädigten aufzuführen. In einem Modell, in dem der Geschädigte zufällig einen Anbieter auswählt, um von diesem einen Richtpreis zu erfahren, ist der Modus der Maximum-Likelihood-Schätzer für den Richtpreis; seine Verwendung ist damit auch aus mathematischer Sicht begründet.

2. Prof. Dr. Klein schlägt in seinem Gutachten als weitere Kennzahl ein gewichtetes Mittel vor. Hierfür müssten jedoch als korrekte Basis der Mittelung Umsatzgrößen der Unternehmen, idealerweise noch nach Geschäftssegment (Einzel- und Firmenkunden, Tages-, Wochen- und Monatsvermietungen usw.) aufgeschlüsselt, verwendet werden. Da diese Daten aber in der Regel dem Geschäftsgeheimnis unterliegen, also nicht frei erhältlich sind, ist die Ermittlung gewichteter Mittel nach unserer Einschätzung nicht praktikabel.

3. Der Anregung von Prof. Dr. Klein, Ausschöpfungsquoten anzugeben, trägt die Schwacke-Liste ab 2007 insofern Rechnung, als angegeben wird, wie viele Unternehmensdaten von wie vielen Vermietungen ausgewertet wurden. Die Anzahl der Nennungen wird dabei nach PLZ-Gebiet aufgegliedert. Weiterhin wird angegeben, wie viele Betriebe keine Daten zur Verfügung gestellt haben. Die Gesamtzahl der im Autovermietungsgebiet tätigen Unternehmen, aus der theoretisch eine Erhebungsquote der Schwacke-Liste ermittelt werden könnte, lässt sich in einem so differenzierten und unübersichtlichen Markt nicht praktikabel ermitteln, da ständig neue Unternehmen die Geschäftstätigkeit aufnehmen, alte sie einstellen und eine Vielzahl von Unternehmen nur Fahrzeuge in speziellen Segmenten vermietet oder die Vermietung nur als Nebentätigkeit ausübt.

4. Mit Modus, arithmetischem Mittel, Medianwerten, Minimum und Maximum stellt die Schwacke-Liste inzwischen alle gebräuchlichen, als Lagemaße geeigneten statistischen Kennzahlen zur Verfügung, die auf Basis der gemeldeten Werte auf einfache und unkontroverse Weise ermittelt werden können. Zusammen mit der Anzahl der Nennungen erlauben diese Angaben unseres Erachtens eine gute Einschätzung des Preisgefüges im jeweiligen Postleitzahlgebiet. Als Basis für die Preisfindung kann aufgrund der o. a. Argumentation der Modus beibehalten werden; für die Untersuchung der Preisentwicklung sollte dagegen grundsätzlich das arithmetische Mittel herangezogen werden. Minimum, Maximum und Median der genannten Preise erlauben es, Besonderheiten im Preisgefüge zu erkennen. Die Anzahl der Nennungen ermöglicht eine Bewertung der statistischen Signifikanz der angegebenen Kennzahlen sowie eine Beurteilung der Wettbewerbssituation im jeweiligen Postleitzahlgebiet.

V. Vergleich mit den Daten der Fraunhofer – IAO – Studie

Das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, Stuttgart, hat im Mai 2008 einen Marktpreisspiegel Mietwagen Deutschland 2008 veröffentlicht. In diesem Marktpreisspiegel werden Ergebnisse einer Internetrecherche und einer telefonischen Preiserhebung dargestellt. Zu den angegebenen Daten und der von Fraunhofer IAO gewählten Erhebungsmethodik haben wir folgende Bemerkungen:

1. Bei der Internetrecherche beschränkt sich Fraunhofer IAO auf Internetportale, die eine verbindliche Buchung erlauben, und damit auf sechs große Anbieter. Aus mathematischer Sicht äußerst problematisch ist dabei die Tatsache, dass in vielen Fällen mehrere Preisnennungen eines Unternehmens innerhalb derselben Fahrzeugklasse ausgewertet wurden. Eine Grundvoraussetzung für die Aussagekraft einer Stichprobe ist aber die Unabhängigkeit der einzelnen Stichprobenwerte, die in diesem Fall offensichtlich nicht gegeben ist. Der reale Stichprobenumfang der gesamten Internetrecherche liegt daher bei höchstens sechs Werten pro Fahrzeugklasse und PLZ-Gebiet; sämtliche darüber hinaus

erhobenen Werte müssen mit größtem Misstrauen betrachtet werden, da sie das Ergebnis verfälschen können, ohne die Aussagekraft der Stichprobe zu erhöhen.

Einen deutlichen Hinweis auf eine spezielle Datensituation bei der Interneterhebung liefert auch die in vielen Fällen äußerst geringe Streuung der Werte. Ein Beispiel hierfür ist Fahrzeugklasse 4 im PLZ-Gebiet 51, in der sämtliche 29 Nennungen in einem Preisintervall von 75,01 bis 79 Euro liegen. In vielen anderen Fällen lässt sich die geringe Streuung an der sehr niedrigen Standardabweichung, der klassischen mathematischen Streuungskennzahl, feststellen. Dass solche Werte für einen diversifizierten Markt völlig untypisch sind, ergibt bereits ein Vergleich mit den Standardabweichungen der Daten aus der telefonischen Befragung.

Anscheinend liegen überdies bei der Internetbefragung Berechnungs- oder Darstellungsfehler vor, denn in einigen Fällen (z.B. PLZ-Gebiet 48, Fahrzeugklasse 4 und 6) müsste bereits die Streuung zwischen Minimum und Maximum bei der angegebenen Zahl von Nennungen eine höhere Standardabweichung zur Folge haben.

In einem Markt, der stark von mittelständischen Unternehmen geprägt wird, belegen die von Fraunhofer IAO aufgeführten Daten nach unserer Einschätzung klar, dass nur ein spezielles Marktsegment untersucht wurde und die Ergebnisse nicht ohne Weiteres auf den gesamten Markt übertragen werden können. Die fragwürdige Stichprobenmethodik sowie die angeführten Fehler schränken die Aussagekraft der Erhebung weiter ein.

2. Fraunhofer IAO weist auf eine Voruntersuchung hin, die nachweise, dass der Anmietzeitpunkt nur in äußerst seltenen Fällen einen Einfluss auf den Preis hat. Diese Aussage ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht kontra-intuitiv, da längere Vorbuchungszeiten gerade überregional tätigen Vermietern eine bessere Abstimmung des Fuhrparks einer Anmietstation auf die Nachfrage ermöglichen, die durch einen Preisnachlass an die Kunden weitergegeben werden kann. Zudem lassen sich Preisunterschiede je nach Vorbuchungszeit leicht belegen: So bietet eines der marktführenden Unternehmen einen speziellen Frühbucher-Spartarif mit günstigeren Preisen an.

Datenmaterial zu der Voruntersuchung von Fraunhofer IAO liegt uns leider nicht vor. Wir möchten jedoch bemerken, dass bei einer solchen vergleichenden Untersuchung auf eine aussagekräftige und übereinstimmende Datenbasis geachtet werden muss. Die von Fraunhofer IAO behaupteten Ergebnisse könnten sich z.B. ergeben, wenn bei kurzfristiger Vorbuchung nur die Preise gut verfügbarer Fahrzeuge erhoben wurden. Dies entspräche ungefähr dem Effekt, dass Last-Minute-Reiseangebote auch nicht teurer sind als regulär gebuchte Reisen – nur sind eben nicht alle Reiseziele auch als Last-Minute-Angebot verfügbar. In der statistischen Terminologie sind die fehlenden Preise dann „missing not at random“ (MNAR); statistische Erhebungen sind bei Vorliegen solcher Effekte nicht verlässlich.

3. Bei der Darstellung der Ergebnisse ihrer telefonischen Erhebung beschränkt sich Fraunhofer IAO auf einstellige Postleitzahl-Bereiche. Die Schwacke-Liste unterscheidet in der Darstellung dagegen nach dreistelligen Postleitzahl-Bereichen. Dies erlaubt die Analyse regionaler Besonderheiten (man vergleiche z.B. die systematischen und z.T. erheblichen Unterschiede zwischen den PLZ-Bereichen 501xxx und 598xx), die aus der Fraunhofer-Erhebung nicht ersichtlich sind.

4. Weiterhin fällt bei der telefonischen Erhebung von Fraunhofer IAO die für einstellige PLZ-Bereiche sehr geringe Anzahl der Nennungen pro Fahrzeugklasse auf. Für den PLZ-Bereich 5xxxx liegt die maximale Anzahl der Nennungen für eine Fahrzeugklasse bei 44. Im Vergleich dazu wertet die Schwacke-Liste in diesem PLZ-Bereich die Daten von 644 Preislisten aus.

Nach unserer Einschätzung wird die Qualität und Eignung der Schwacke-Liste als Marktübersicht über Mietpreise bei Autovermietungen durch die Fraunhofer-Studie nicht in Zweifel gezogen. Aus den genannten Gründen erscheint uns die Fraunhofer-Studie zum Zwecke einer solchen Marktübersicht dagegen wenig geeignet.

(Prof. Dr. Claus Neidhardt)

(Prof. Dr. Jürgen Kremer)

autorechtaktuell.de -Mietpreisspiegel

1. Vorbemerkung

Die Auseinandersetzungen über die Angemessenheit des berechneten Mietwagentarifes im Zusammenhang mit der Abwicklung von Unfallschäden hat in den letzten Monaten erheblich an Schärfe zugenommen. Ausgangspunkt der derzeitigen Diskussionen waren Entscheidungen des Bundesgerichtshofes, die im Ergebnis vom Autovermieter verlangen, seinen berechneten Unfallersatztarif betriebswirtschaftlich zu begründen und hierbei insbesondere deutlich zu machen, dass der berechnete Aufschlag zum so genannten Normaltarif unfallbedingt erforderlich ist.

Aufgrund der kaum nachvollziehbaren Tarifstrukturen können die Kriterien des Bundesgerichtshofes nur unzulänglich bewertet werden, da in der Vergangenheit viele Betriebe, die Kraftfahrzeuge zu Vermietzwecken zur Verfügung stellen, bestimmte Tarife zwar anbieten, ohne dass jedoch ernsthaft die betriebswirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines derartigen Tarifes geprüft wurde, zum Teil sogar ohne die Absicht zu den angebotenen Tarifen tatsächlich zu vermieten.

Die Auseinandersetzungen um die Erstattungsfähigkeit von Mietwagenkosten finden nahezu ausschließlich im Unfallschadenrecht statt. Weit überwiegend werden Mietfahrzeuge im Unfallschaden durch Autovermietungen zur Verfügung gestellt, die einem Kfz-Reparaturbetrieb angeschlossen sind. Beispielhaft verwiesen sei hier auf die Euromobil-Autovermietungen, die der VW-Organisation angehören, oder die Opel-Rent- oder Ford-Rent-Betriebe.

In unregelmäßigen Abständen wurden auch in der Vergangenheit Mietwagentarife regional erfasst und veröffentlicht. Dabei werden verschiedene Tarife erfragt. Bei den Anbietern werden sowohl die Autovermieter berücksichtigt, die an Reparaturbetriebe angeschlossen sind, wie auch reine Autovermietungen, die naturgemäß deutlich höhere Anteile außerhalb des Unfallvermietgeschäftes haben.

Mit dem autorechtaktuell.de -Mietpreisspiegel wird schwerpunktmäßig der Unfallersatzmarkt im Vermietgeschäft eingehend untersucht. Aufgrund der Fragestellungen sind auch die von der Rechtsprechung geforderten betriebswirtschaftlichen Bewertungen möglich.

Autorechtaktuell.de will mit nachfolgender Erhebung dazu beitragen, nachvollziehbare Grundlagen für Unfallersatztarife in der Unfallschadenabwicklung zu schaffen. Die Erhebung basiert sowohl auf unmittelbar angeforderten Daten der Autovermieter wie auch auf regionalen Erhebungen der autorechtaktuell.de-Vertragssachverständigen.

2. Anschreiben an Autovermietungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

autorechtaktuell.de erhebt derzeit Daten im Rahmen der Herausgabe eines Mietpreisspiegels, um eine größere Transparenz und damit auch eine größere Rechtssicherheit für alle Beteiligten bei der Berechnung von Unfallersatztarifen zu schaffen.

Im Unterschied zu anderen Datenerhebungen konzentrieren wir uns auf das Unfallersatzgeschäft, da nur dieses derzeit im Streit steht.

Um eine korrekte und nachvollziehbare Tarifsituation wiedergeben zu können, bitten wir Sie, insbesondere bei der Beantwortung der Fragen zu anderen Tarifen darauf zu achten, dass nicht mit Tarifen argumentiert wird, die in der Praxis keine Anwendung finden, weil sie beispielsweise nur aus Marketinggründen angeboten werden.

Mit freundlichen Grüßen

3. Fragebogen zur Erhebung des üblichen Mietpreises

Ort: _____

PLZ: _____

Autovermietung in Verbindung mit einem Kfz-Betrieb

nur Autovermietung

Durchschnittliche Zahl der Kraftfahrzeuge, die in den letzten 12 Monaten zur Vermietung zur Verfügung standen: _____ Fahrzeuge

Durchschnittliche Auslastung im Vermietgeschäft in den unten genannten Tarifgruppen je Fahrzeug pro Monat: _____ %

Tarifgruppe	Tarif bei Barzahlung/ Kreditkarte netto ohne km-Begrenzung inkl. Vers.-Schutz (KH, TK, VK - SB 500,00 € je Tag)	Tarif bei Zahlung durch Dritte (Vers.) netto ohne km-Begrenzung inkl. Vers.-Schutz (KH, TK, VK - SB 500,00 € je Tag)
A ()	€	€
B ()	€	€
C ()	€	€
D ()	€	€
E ()	€	€
F ()	€	€
G ()	€	€
H ()	€	€
I ()	€	€
J ()	€	€
K ()	€	€
L ()	€	€

Erläuterungen:

- Bei den Tarifgruppen wurden die gebräuchlichen Fahrzeuggruppen aufgeführt. Grundlage hierfür ist die Eingruppierung in die Nutzungsausfallentschädigungsgruppen. Die Einstufung der von Ihnen tatsächlich vermieteten Fahrzeuge sollte anhand der vorgegebenen Fahrzeugklassen möglich sein.
- Wochenendtarife, Langzeittarife, Inspektionsersatztarife und Mobilitätstarife sind nicht anzugeben, da es vorliegend ausschließlich um die Ermittlung eines üblichen Tagesmietsatzes geht.
- Eine Angabe zur durchschnittlichen Auslastung hilft bei der notwendigen betriebswirtschaftlichen Bewertung der Tarife im Vermietgeschäft.

Anlage 6

Zur Angabe von Schadenbeträgen im Gutachten

I. Vorbemerkung

In erster Linie dient das Gutachten der Ermittlung der unfallbedingt anfallenden Reparaturkosten beziehungsweise der Ermittlung der für die Schadenabrechnung relevanten Werte, Wiederbeschaffungswert, Restwert und merkantile Wertminderung.

Seit Jahrzehnten bereits ist es ein immer wieder Streitiges Thema, inwieweit der Sachverständige berechtigt oder möglicherweise sogar verpflichtet ist, die von ihm ermittelten technischen Werte zu ergänzen um Schadenberechnungen oder um die Ermittlung des Nutzungsausfallschadens.

In der Vergangenheit wurde die Diskussion hierzu im Wesentlichen unter Betrachtung der Bestimmungen des Rechtsberatungsgesetzes geführt. In Literatur und Rechtsprechung wurde hier die Auffassung vertreten, dass die Ermittlung des Schadenbetrages oder die Angabe des Nutzungsausfalles eine Regulierungsfunktion sei, die dem Sachverständigen verwehrt ist.

Auf der anderen Seite hat es immer in der Diskussion Praktikabilitätsabwägungen gegeben, die von einem Bedarf gerade auf der Seite der Versicherer oder der mit der Regulierung befassten Anwaltschaft sieht, im Gutachten nicht nur beispielsweise die Reparaturkosten anzugeben, sondern darüber hinaus auch eine Vergleichsrechnung anzustellen, um gerade im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine Entscheidung treffen zu können, ob ein Anspruch auf Erstattung der Reparaturkosten oder lediglich ein Anspruch auf Erstattung des Wiederbeschaffungswertes abzüglich Restwert besteht.

Nach Einführung des Rechtsdienstleistungsgesetzes wird erneut die Frage aufgeworfen, inwieweit nun zumindest die rechtliche Zulässigkeit derartiger Angaben als gegeben angesehen werden kann.

II. Die Bestimmungen des Rechtsdienstleistungsgesetzes (RDG)

Nach § 2 Abs. 1 ist dann von einer Rechtsdienstleistung auszugehen, wenn die Dienstleistung eine rechtliche Prüfung des Einzelfalles erfordert. Diese Legaldefinition führt zwingend zu der Einschätzung, dass Erörterungen über die Höhe des Nutzungsausfalles oder über Vergleichskontrollrechnungen bei fiktiver Abrechnung als Rechtsdienstleistungen einzuordnen sind.

Liegt eine Rechtsdienstleistung vor, dürfen diese nur erbracht werden, wenn sich aus dem Rechtsdienstleistungsgesetz selbst eine Berechtigung hierzu ergibt (§ 3 RDG).

Die Berechtigung, derartige Angaben im Gutachten zu machen, könnte sich aus § 5 Abs. 1 RDG ergeben. § 5 Abs. 1 erlaubt Rechtsdienstleistungen, wenn sie als Nebenleistung typischerweise zur Haupttätigkeit gehören.

Als Hauptleistung des Kfz-Sachverständigen kann man unschwer die Erstellung eines Schadengutachtens mit der Funktion der Beweissicherung und der Ermittlung der regulierungsrelevanten Werte definieren. Ob es sich jedoch bei den weiteren Feststellungen um

typische Nebenleistungen handelt, erscheint fraglich. Erwartet tatsächlich der Auftraggeber des Sachverständigen typischerweise, dass neben der technischen Feststellung des Schadens auch regulierungsrelevante Feststellungen getroffen werden, die ohne Rechtsprüfung nicht abgegeben werden können?

In aller Regel wird es im Werkvertrag zwischen dem Auftraggeber und dem Sachverständigen keinen gesonderten Punkt geben, der den Sachverständigen verpflichten würde, sich neben den technischen Feststellungen auch mit der Schadenhöhe zu befassen, die im Übrigen häufig in erheblichem Umfang von den technischen Feststellungen abweichen kann, beispielsweise bei Zugrundelegen einer Schadenquote oder auch auf Grundlage möglicher unterschiedlicher Interpretationen von Rechtsfragen.

Beispielhaft sei auf folgenden Sachverhalt hingewiesen:

Der Sachverständige ermittelt in seinem Gutachten einen Wiederbeschaffungswert von 10.000,00 Euro, Reparaturkosten in Höhe von 5.000,00 Euro sowie einen Restwert von 6.000,00 Euro. Weist er nun in seinem Gutachten darauf hin, dass sich bei fiktiver Abrechnung ein Schaden in Höhe von 4.000,00 Euro ergibt, ist dies nur dann zutreffend, wenn es tatsächlich zu einem Restwertverkauf zu diesem Wert kommt. Würde der Geschädigte einen höheren Erlös erzielen, wäre der höhere Restwert anzurechnen. Würde der Versicherer vor Veräußerung des Fahrzeuges ein konkretes höheres Restwertgebot vorlegen, müsste dies beachtet werden, so dass zusammenfassend festgestellt werden kann, die Angabe zur Höhe des Schadens bezieht sich ausschließlich auf den Fall, dass die Werte im Gutachten realisiert werden.

Ähnlich sieht die Situation bei Darstellung des Nutzungsausfalles auf. Gibt der Sachverständige die Gesamthöhe des Nutzungsausfalles an, kann er dies nur unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Reparaturtage. Nutzungsausfallentschädigung fällt jedoch an nicht nur während der Reparatur des Fahrzeuges, sondern für den Fall der nicht mehr vorhandenen Verkehrssicherheit bereits ab dem Tag des Unfallereignisses selbst. Abgesehen davon kann es durchaus sein, dass die Reparatur weniger Zeit in Anspruch nimmt als im Gutachten ausgewiesen oder auch mehr Zeit in Anspruch nimmt als im Gutachten ausgewiesen.

Wenn der Sachverständige sich überhaupt mit der Thematik Nutzungsausfallentschädigung befasst, müsste er auch berücksichtigen, dass je nach Alter des Fahrzeuges Abstufungen vorgenommen werden oder unter Umständen auch nur die Erstattung sogenannter Vorhaltekosten in Frage kommt.

Die Darstellung der Nutzungsausfallentschädigung beinhaltet jedoch immer auch eine technische Fragestellung. Es geht darum, welcher Fahrzeuggruppe das streitgegenständliche Fahrzeug überhaupt zuzuordnen ist. Diese technische Einstufung ist zweifelsfrei keine Rechtsfrage, sondern eine Aufgabe des Kfz-Sachverständigen, so dass die Angabe im Gutachten Berücksichtigung finden muss, welcher Fahrzeuggruppe nach der gebräuchlichen Nutzungsausfallentschädigungstabelle Sanden/Danner/Küppersbusch das Fahrzeug zuzuordnen ist. Der hierfür vorgesehene Entschädigungsbetrag je Tag kann im Gutachten ohne Weiteres mit angegeben werden. Die tatsächliche Höhe der Nutzungsausfallentschädigung ist dann als Regulierungs- und Rechtsfrage an anderer Stelle zu erörtern.

Durchaus vertretbar erscheint jedoch auch die Überlegung zu sein, die Angaben regulierungsrelevanter Aussagen als typische Nebenleistung gemäß § 5 Abs. 1 RDG zu sehen. Wenn ohnehin bei der Regulierung eine Vergleichsbetrachtung anzustellen ist, ist die ergänzende Angabe der regulierungsrelevanten Werte auch nicht mehr als die Vornahme einer einfachen mathematischen Berechnung.

Dennoch dürfte es an der Erwartungshaltung der Auftraggeber fehlen genauso wie es an einer objektiven Notwendigkeit fehlt, da auch nach den Richtlinien für die Gutachtenerstellung z.B. des IfS eine derartige Darstellung nicht vorgesehen ist.

Aus Sicht des verkehrsrechtlich tätigen Anwaltes sind derartige Angaben im Gutachten sogar unter Umständen nachteilig, da unter Umständen entgegen der Zielsetzung des Anwaltes mit derartigen Angaben eine präjudizierende Regulierung vorliegt.

III. Weitere Angaben im Schadengutachten mit rechtlichen Bezügen

Kein Schadengutachten kann sich ausschließlich isoliert mit technischen Angaben erstellen lassen. Viele Angaben im Gutachten sind nur nachvollziehbar, wenn die Grundlagen, die zu der Wertermittlung geführt haben, erläutert sind.

Diese Grundlagen haben jedoch in der Regel einen Bezug zur Rechtsprechung, Gesetzeslage oder vertraglichen Regelungen.

So hat der Sachverständige den Restwert unter Berücksichtigung des regionalen allgemeinen Marktes unter Außerachtlassung des so genannten Sondermarktes zu ermitteln. Da grundsätzlich auch eine Verpflichtung besteht, die im Gutachten aufgeführten Werte nachvollziehbar darzustellen, ist der Hinweis auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht nur zulässig, sondern geboten. Ähnliches gilt für den Wiederbeschaffungswert oder auch für die Angabe des Stundenverrechnungssatzes, für die Angabe von Ersatzteilpreisaufschlägen, Richtwinkelsatzkosten oder Verbringungskosten. Bei der Erläuterung der rechtlichen Grundlagen handelt es sich um eine typische Nebenleistung, die der Empfänger des Gutachtens auch erwartet und erwarten darf. Insoweit sind derartige Angaben im Gutachten immer durch § 5 Abs. 1 RDG gedeckt.

IV. Ergänzende Stellungnahmen des Sachverständigen

Wird das Gutachten des Sachverständigen beispielsweise durch so genannte Kürzungsberichte in Auftrag des Versicherers angegriffen und wird nun der Sachverständige aufgefordert sein Gutachten zu erläutern, ist diese Tätigkeit ohne rechtliche Erläuterung der im Gutachten ausgewiesenen Angaben zu Wiederbeschaffungswert, Restwert, Stundenverrechnungssatz etc. nicht möglich. Die technische Feststellung hängt unmittelbar zusammen mit der rechtlichen Erläuterung der Grundlagen hierfür. Insoweit handelt es sich zwar um Rechtsdienstleistungen, die jedoch gemäß § 5 Abs. 1 RDG erlaubt sind.

Da es sich in der Regel um Rechtsfortbildung durch Richterrecht handelt, ist auch die Angabe von Urteilen hiervon erfasst.

Gleiches gilt für die Erstellung eines Kaskogutachtens, das nur erstellt werden kann fachgerecht, wenn der dem vertraglichen Anspruch zugrunde liegende Kaskovertrag berücksichtigt wird.

V. Auftraggebervorgabe

Wünscht der Auftraggeber konkrete regulierungsrelevante Angaben zur Schadenhöhe, beispielsweise weil in der Schadenabwicklung die Funktion des Sachverständigen ausgedehnt wird, ist die Angabe im Gutachten nicht deshalb automatisch erlaubt. Die Definition, was als unzulässige Rechtsdienstleistung oder als zulässige Rechtsdienstleistung anzusehen ist, obliegt nicht den beteiligten Parteien, sondern ist ausschließlich auf Grundlage des maßgebenden Rechtsdienstleistungsgesetzes zu prüfen. Die Angabe der regulierungsrelevanten Werte beispielsweise bei der Vergleichsbetrachtung im Rahmen einer fiktiven Abrechnung dürfte daher auf dieselben Bedenken stoßen, wie bereits oben ausgeführt.

Die Tatsache, dass ein Auftraggeber vom Sachverständigen die Schadenermittlung wünscht, dürfte sogar Indiz dafür sein, dass es sich bei der Schadenermittlung nicht nur um eine Nebenleistung handelt, sondern um eine Hauptleistung, die der Sachverständige entgeltlich erbringt, was ohnehin – soweit es sich um eine Rechtsdienstleistung handelt – als Verstoß gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz zu werten wäre.

VI. Zusammenfassung

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten sämtliche für die Regulierung relevanten Werte, soweit diese auf technischen Feststellungen basieren, anzugeben. Hierzu zählen neben den Reparaturkosten der Wiederbeschaffungswert, der Restwert und die merkantile Wertminderung.

Zulässig ist es bei der Frage des Nutzungsausfalles, die technische Eingruppierung des Fahrzeuges vorzunehmen und dabei den üblichen Tagessatz für die Nutzungsausfallentschädigung aufzuführen.

Erlaubte Rechtsdienstleistungen sind Erläuterungen zu Stundenverrechnungssatz, Wiederbeschaffungswert, Restwert, Verbringungskosten, UPE-Aufschlägen und Wertminderung.

Bedenklich erscheinen Vergleichskontrollrechnungen bei fiktiver und konkreter Abrechnung, die weder zulässig sind bei speziellem Wunsch des Auftraggebers noch als Angabe allgemeiner Art im Gutachten. Auch die Richtlinie für die Gutachtenerstellung sehen entsprechende Angaben nicht vor.

Aus anwaltlicher Sicht sind derartige Berechnungen weder erforderlich noch sinnvoll.

RA E. Fuchs
Geschäftsführer

Anlage 7

Musterklage zur Kürzungen der Stundenverrechnungssätze nach so genannten Prüfberichten

Amtsgericht _____

_____(PLZ) _____ (Ort)

Datum
Zeichen

Klage

des Herrn/der Frau Vorname Nachname, Straße Hausnr., PLZ Ort

- **Kläger** - ,

Prozessbevollmächtigter:

Rechtsanwalt _____, Straße Hausnr., PLZ Ort

gegen

_____-Versicherung, vertreten durch den Vorstand: X, Y, Z,

Schadennummer: _____

- **Beklagte** - ,

wegen: Schadenersatz aus Verkehrsunfall

vorläufiger Streitwert: _____ €

Namens und in Vollmacht des Klägers, die anwaltlich versichert wird, erheben wir Klage und werden beantragen,

die Beklagte zu verurteilen,

1. an den Kläger ____€ nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. den Kläger von den außergerichtlich entstandenen Kosten seines Prozessbevollmächtigten in Höhe von ____ € freizustellen.

Sofern das Gericht das schriftliche Vorverfahren anordnet, wird für den Fall der Fristversäumnis oder der Anerkenntnis beantragt,

die Beklagte durch Versäumnisurteil oder Anerkenntnisurteil ohne mündliche Verhandlung zu verurteilen.

Begründung:

1.

Am ____ (Datum) kam es zwischen dem Fahrzeug des Klägers und dem Fahrzeug eines Versicherungsnehmers der Beklagten zu einem Unfall. Dabei wurde das Fahrzeug des Klägers, ein ____ ____ (Fhzig.typ) mit dem amtlichen Kennzeichen ____, beschädigt. Die alleinige Schuld an dem Unfall trug der Versicherungsnehmer der Beklagten. Unfallhergang und die Haftung dem Grunde nach sind zwischen den Parteien unstrittig.

Streitig ist nur die Höhe des Schadenersatzanspruchs. Der Kläger begehrt Ersatz der fiktiven Reparaturkosten gemäß eines von ihm in Auftrag gegebenen Sachverständigengutachtens. Der Sachverständige legte zur Berechnung der Reparaturkosten die Löhne (Stundenverrechnungssätze) einer ____-Vertragswerkstatt. Die Beklagte stützt sich auf einen so genannten Prüfbericht der Firma ____, in dem auf niedrigere Stundenverrechnungssätze in bislang nicht näher benannten / in einer/mehreren so genannten freien Werkstätten der Region verwiesen wird.

a.

Der Kläger ließ den an seinem Fahrzeug entstandenen Schaden durch das Sachverständigenbüro _____, _____-Str. _____, _____ begutachten. Ausweislich des erstellten Gutachtens wären bei einer Reparatur Reparaturkosten in Höhe von brutto _____ € zu erwarten gewesen. Dies entspricht einem Nettoschaden von _____ €.

Diese Kalkulation beruht auf den relevanten Daten der _____ GmbH (= *Werkstatt*), einer _____-Vertragswerkstatt. Dementsprechend liegen der Kalkulation die Stundenverrechnungssätze zugrunde, die durch diese _____-Werkstatt im Normalfall berechnet werden.

Beweis: Sachverständigengutachten vom _____ (*Datum*) (**Anlage K 1**)

Von der Beklagten beehrte der Kläger die fiktive Abrechnung seines Schadens, d.h. den Ausgleich lediglich der Netto-Reparaturkosten.

b.

In Ihrem Schreiben vom _____ erklärte sich die Beklagte lediglich bereit, Reparaturkosten in Höhe von _____ € zu übernehmen. Die Differenz zu den durch den Kläger beauftragten Reparaturkosten entspricht der eingeklagten Summe.

Die Beklagte beruft sich für ihre Kürzungen auf einen so genannten Prüfbericht der Firma _____. Ausweislich dieses Prüfberichts wurden von den durch den beauftragten Sachverständigen kalkulierten Reparaturkosten _____ € mit Verweis auf niedrigere Stundenverrechnungssätze abgezogen.

Beweis: Abrechnungsschreiben der Beklagten vom _____ nebst Prüfbericht (**Anlage K 2**)

2.

Der Kläger hat Anspruch auf vollen Ersatz der im Sachverständigengutachten kalkulierten Reparaturkosten. Dies beinhaltet die dort kalkulierten Stundenverrechnungssätze.

Im so genannten Porsche-Urteil stellte der BGH Voraussetzungen für eine Abrechnung anhand der niedrigeren Stundenverrechnungssätze so genannter freier Werkstätten (BGH, Urteil vom 29. April 2003, Az.: VI ZR 398/02) auf. Die Reparatur in einer freien Werkstatt muss erstens hinsichtlich aller möglichen Anforderungen des Geschädigten der Reparatur in einer Markenwerkstatt entsprechen, also mit einer solchen gleichwertig sein (a.). Der Geschädigte muss zweitens die Möglichkeit haben, sich der Gleichwertigkeit der Reparatur zu vergewissern bzw. diese zu überprüfen (b.).

a.

Die Frage, ob andere Reparaturen im Sinne des Porsche-Urteils gleichwertig sind, darf nicht allein auf die Frage der technischen Gleichwertigkeit verengt werden. Entscheidend sind vielmehr die weiteren Kriterien, die dazu führen, dass die Reparatur in einer Markenwerkstatt einen höheren Marktwert hat als die Reparatur in einer freien Werkstatt.

So hat der Bundesgerichtshof in der Porsche-Entscheidung dem Geschädigten aus guten Gründen die Reparaturkosten einer markengebundenen Werkstatt zugesprochen. Nur in der markengebundenen Werkstatt hat der Geschädigte die Gewissheit, dass die Reparatur in jeder Beziehung entsprechend Herstellervorgaben durchgeführt wird. Die markengebundene Werkstatt ist im Unterschied zu freien Werkstätten verpflichtet, die vom Hersteller vorgegebenen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen durchzuführen, das entsprechende Spezialwerkzeug vorzuhalten und für die vom Hersteller gewährte Garantie einzustehen. Darüber hinaus ermöglicht ausschließlich die Reparatur in der markengebundenen Fachwerkstatt das spätere Durchsetzen von Kulanzanfragen.

Schließlich darf auch nicht verkannt werden, dass lediglich in der markengebundenen Werkstatt sichergestellt ist, dass der Werterhalt des Fahrzeuges garantiert wird. Nach Auskunft qualifizierter Kfz-Sachverständiger ist der Wertverlust eines Fahrzeuges bei Reparatur in

einem nicht markengebundenen Betrieb deutlich höher als bei Reparatur in einem markengebundenen Betrieb. Auch insoweit fehlt es bereits an dem Kriterium der Gleichwertigkeit.

Die Haftpflicht-Versicherungen berufen sich zur Rechtfertigung von Kürzungen bei den Stundenverrechnungssätzen immer wieder auf einen Satz aus dem Porsche-Urteil, wonach sich der Geschädigte auf eine ihm mühelos und ohne Weiteres zugängliche günstigere und gleichwertige Reparaturmöglichkeit verweisen lassen müsse. Dieser Satz muss jedoch im Zusammenhang gelesen werden.

Der BGH entschied zugunsten des Geschädigten und führte aus, dass die Beklagte entweder die angesetzten Stundenverrechnungssätze der Porschevertragswerkstatt hätte bestreiten müssen oder aber gravierende Mängel im Sachverständigengutachten hätte rügen müssen. Anderenfalls habe der Geschädigte das Recht, auf Grundlage der Stundenverrechnungssätze einer Porsche-Werkstatt abzurechnen.

Weiter heißt es im „Porsche-Urteil“:

„Unter diesen Umständen muss sich die Klägerin auf die abstrakte Möglichkeit der technisch ordnungsgemäßen Reparatur in irgendeiner kostengünstigeren Fremdwerkstatt auch unter dem Gesichtspunkt der Schadenminderungspflicht nicht verweisen lassen.“

b.

Der BGH hebt in seinem Urteil einen weiteren Aspekt hervor. Die bloße Benennung von freien Werkstätten, die möglicherweise im oben genannten Sinne gleichwertige Reparaturen durchführen können, ist nicht ausreichend. Dem Geschädigten muss es auch möglich sein, zu überprüfen, ob diese Werkstätten eine gleichwertige Reparaturmöglichkeit bieten. Das ist laut BGH in aller Regel gerade nicht der Fall:

„Zudem würde die Realisierung einer Reparatur zu den von dem Beklagten vorgetragenen Preisen die Entfaltung erheblicher eigener Initiative durch den Geschädigten erfordern, wozu dieser nicht verpflichtet ist.“

Für den vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass die Beklagte sich nicht einmal die Mühe macht, in ihrem Anschreiben konkrete Werkstätten mit niedrigen Stundenverrechnungssätzen zu benennen, die der Kläger zumindest theoretisch auf ihre „Gleichwertigkeit“ hätte überprüfen können. Die ohnehin nicht zumutbare Prüfung der „Gleichwertigkeit“ wird durch die Beklagte anscheinend noch willentlich erschwert.

c.

Zur Vermeidung von Wiederholungen folgt eine Auflistung von Landgerichts-Urteilen, die das Porsche-Urteil im oben genannten Sinne angewendet haben: LG Hannover, Urteil vom 25.06.2008, AZ: 6 S 13/08 20; LG Essen, Urteil vom 23.10.2007, AZ: 13 S 103/07; LG Bochum, Urteil vom 19.10.2007, AZ: 5 S 168/07; LG Karlsruhe, Urteil vom 14.09.2007, 8 O 191/06; LG Halle, Urteil vom 03.07.2007, AZ: 2 S 44/07; LG Münster, Urteil vom 27.07.2006, AZ: 8 S 44/06; LG Köln, Urteil vom 31.05.2006, AZ: 13 S 4/06; LG Mainz, Urteil vom 31.05.2006, 3 S 15/06; LG Bochum, Urteil vom 30.09.2005, AZ: 10 S 29/05; LG Bochum, Urteil vom 09.09.2005, AZ: 5 S 79/05; LG Essen, Urteil vom 27.05.2005, AZ: 13 S 115/05; LG München I, Urteil vom 20.01.2005, AZ: 19 S 11105/04; LG München I, Urteil vom 16.12.2004, AZ: 19 S 17803/04; LG Saarbrücken, Urteil vom 25.09.2003, AZ: 2 S 219/02.

Ausführlich hat auch das Kammergericht Berlin in einem Urteil vom 30.06.2008 (AZ: 22 U 13/08) die Anwendbarkeit der Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt befürwortet. Dies müsse auch dann gelten, wenn durch eine konkret genannte Referenzwerkstatt die Reparatur qualitativ gleichwertig durchgeführt werden könne wie durch eine BMW-Vertragswerkstatt. Ausnahmen von dem Grundsatz, dass die Ersetzungsbefugnis nach § 249 Abs.2 S.1 BGB dem Geschädigten zusteht, müssten in engen Grenzen gehalten werden. Der Geschädigte handle nicht wirtschaftlich unvernünftig, wenn er die Reparatur in einer freien Werkstatt ablehne. Auch bei gleicher Qualität honoriere der Markt die Ausführung von Reparaturarbeiten in einer markengebundenen Vertragswerkstatt statt in einer freien Fremdwerkstatt.

3.

Mit dem Klageantrag zu 2. macht der Kläger die außergerichtliche Geschäftsgebühr seines Prozessbevollmächtigten in Höhe von ____ € geltend.

Die Kosten für die außergerichtliche Tätigkeit ergeben sich aus der nachfolgenden Aufstellung der hier entstandenen Kosten und Gebühren:

Gegenstandswert: _____ €

1,3 Geschäftsgebühr Nr. 2300 VV RVG _____ €

Auslagenpauschale Nr. 7002 VV RVG _____ €

Zwischensumme: _____ €

19 % MwSt. Nr. 7008 VV RVG _____ €

Gesamtbetrag brutto: _____ €

Höchst vorsorglich weisen wir darauf hin, dass aufgrund der nunmehr gefestigten Rechtsprechung des BGH die Geschäftsgebühr in voller Höhe einzufordern ist und die vorzunehmende Anrechnung später im Kostenfestsetzungsverfahren bezüglich der Verfahrensgebühr erfolgt, die gekürzt wird.

Anlagen sowie einfache und beglaubigte Abschrift anbei.

Rechtsanwalt

Anlage 8

Musterschreiben

Rechtsanwalt des Geschädigten an regulierungspflichtigen Versicherer, wenn dieser im Hinblick auf eine angeblich günstige bzw. gleichwertige Reparaturmöglichkeit bei fiktiver Abrechnung der geschädigten Partei diesen auf eine bestimmte z.B. bei den Stundenverrechnungssätzen oder den Verbringungskosten günstigere Reparaturmöglichkeit in einer bestimmten Reparaturwerkstatt verweist.

Schadensnummer: ...

Ihr Schreiben vom: ...

Sehr geehrte Damen und Herren,

für meine Mandantschaft hatte ich Ihnen das insoweit von Ihnen bislang nicht beanstandete Sachverständigengutachten zum Schadensfall übersandt; meine Mandantschaft begehrt die fiktive Abrechnung der dort ausgewiesenen Netto-Reparaturkosten, die bei einer Reparatur in einer Markenwerkstatt, zu der mein Mandant grundsätzlich berechtigt ist (siehe hierzu schon Urteil des BGH vom 06.11.1973 u. a. in VersR 1974, 331, sowie u. a. im Urteil des BGH vom 17.03.1992 in VersR 1992, 710 und letztendlich die sicherlich bekannte Porsche-Entscheidung des BGH vom 29.04.2003, u. a. in NJW 2003, 2085) zwangsläufig anfallen.

Soweit ersichtlich, benennen Sie in Ihrem Abrechnungsschreiben, bei dem Sie Abzüge unter anderem bei den Stundenverrechnungssätzen vornehmen, keine Markenwerkstatt; zumindest ist dies aus der Benennung dieser Werkstatt nicht ersichtlich.

Nachdem es laut BGH-Urteil vom 29.04.2003 auf eine „**gleichwertige Reparaturmöglichkeit**“ ankommt, bitte ich für meine Mandantschaft um Beantwortung nachfolgender Fragen:

- (1) Handelt es sich bei der genannten Werkstatt um eine Markenwerkstatt der Fahrzeugmarke des verunfallten Fahrzeugs?
- (2) Werden die Reparaturarbeiten von einem Kfz-Meister, der im Hinblick auf das betreffende, zu reparierende Fahrzeug, nicht zuletzt aufgrund von Schulungen, etc. auf dem neuesten Stand der Technik ist, durchgeführt?
- (3) Werden Originalersatzteile des Herstellers zur Reparatur verwendet?
- (4) Wird auch die von der Werkstatt zu erteilende Sachmängelhaftung auf die Reparaturarbeiten bzw. die Garantie des Herstellers auf die eingebauten Ersatzteile eingeräumt?
- (5) Wird eine, wie auch immer geartete, für das Fahrzeug bestehende Garantie, sei es Original-Herstellersgarantie oder Anschlussgarantie durch die Arbeiten in der genannten Reparaturwerkstatt in irgendeiner Art und Weise eingeschränkt?

(6) Verbleibt bei dem Fahrzeug bei einer Reparatur außerhalb einer Markenwerkstatt ein (höherer) Minderwert/ eine (höhere) Wertminderung als bei einer Reparatur in einer der genannten bzw. in Prüfberichten enthaltenen Werkstatt?

Insbesondere ist die Beantwortung der Fragen (5) und (6) notwendig um eine Gleichwertigkeit gegebenenfalls auch durch Rückfrage bei einem Sachverständigen beurteilen zu können.

Demgemäß bitte ich um Beantwortung der Fragen bis spätestens ..., damit meiner Mandantschaft durch Zeitablauf keine weiteren wirtschaftlichen Nachteile entstehen.

Innerhalb der gleichen Frist besteht selbstverständlich auch Gelegenheit den abgezogenen Differenzbetrag nach zu entrichten.

Selbstverständlich behält sich meine Mandantschaft eine Überprüfung der Stundenverrechnungssätze und sonstigen günstigeren Reparaturpositionen bei der von Ihnen benannten Reparaturwerkstatt ausdrücklich vor.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

Anlage 9

Musterschreiben

Rechtsanwalt des Geschädigten an die von dem regulierungspflichtigen Versicherer benannte Reparaturfirma, die angeblich eine gleichwertige Reparaturmöglichkeit für die geschädigte Partei anbietet

Schadennummer: ...

Ihr Schreiben vom: ...

Sehr geehrte Damen und Herren,

für meine Mandantschaft nehme ich derzeit eine Schadenregulierung anlässlich eines Verkehrsunfallgeschehens vom ... vor.

In diesem Zusammenhang übersandte ich der gegnerischen Haftpflichtversicherung ein Sachverständigengutachten, nach dem meine Mandantschaft die dort ausgewiesenen Netto-Reparaturkosten fiktiv abrechnen möchte.

Es handelt sich um Netto-Reparaturkosten in Höhe von ... €

Die gegnerische Haftpflichtversicherung nahm gemäß dem zusammen mit dem Sachverständigengutachten beigefügten Abrechnungsschreiben vom ... im Rahmen der fiktiven Abrechnung Abzüge für andere Stundenverrechnungssätze etc. vor.

In diesem Zusammenhang benannte die gegnerische Haftpflichtversicherung auch konkret ihre Reparaturfirma, die die Reparaturarbeiten entgegen dem vorgelegten Sachverständigengutachten zu einem günstigeren konkreten Preis in Höhe von netto ... € durchführen können soll.

Nachdem meine Mandantschaft derzeit überlegt und hierzu auch eine schnelle Entscheidung treffen möchte, das Fahrzeug reparieren zu lassen, ist für meine Mandantschaft natürlich von Interesse, dass die laut Sachverständigengutachten durchzuführenden Arbeiten von Ihnen zu dem entsprechenden Netto-Betrag in Höhe von ... €, somit zu einem Brutto-Betrag von ... € auch tatsächlich durchgeführt werden können.

Demgemäß darf ich Sie bitten möglichst unverzüglich, aber bis spätestens ... eine Bestätigung bzw. Zusicherung abzugeben, dass Sie bei entsprechendem Reparaturauftrag die Reparaturarbeiten im Umfang des beigefügten Sachverständigengutachtens zu einem Brutto-Betrag in Höhe von ... € durchführen werden.

Nach der entsprechenden Bestätigung bzw. Zusicherung wird meine Mandantschaft schnellstmöglich eine Reparaturentscheidung treffen.

Unabhängig hiervon bitte ich um Verständnis, da die gegnerische Haftpflichtversicherung mit dem ebenfalls beigefügten Schreiben behauptet, dass Ihre Reparaturfirma die Reparaturarbeiten gleichwertig, also ebenso wie eine Markenwerkstatt, durchführt, meinem Mandanten an der Beantwortung der nachfolgenden Fragen bzw. an der Erklärung und Zusicherung im Hinblick auf die entsprechenden Fragen sehr gelegen ist:

- (1)** Handelt es sich bei der genannten Werkstatt um eine Markenwerkstatt der Fahrzeugmarke des verunfallten Fahrzeugs?
- (2)** Werden die Reparaturarbeiten von einem Kfz-Meister, der im Hinblick auf das betreffende, zu reparierende Fahrzeug, nicht zuletzt aufgrund von Schulungen, etc. auf dem neuesten Stand der Technik ist, durchgeführt?
- (3)** Werden Originalersatzteile des Herstellers zur Reparatur verwendet?
- (4)** Wird auch die von der Werkstatt zu erteilende Sachmängelhaftung auf die Reparaturarbeiten bzw. die Garantie des Herstellers auf die eingebauten Ersatzteile eingeräumt?
- (5)** Wird eine, wie auch immer geartete, für das Fahrzeug bestehende Garantie, sei es Original-Herstellergarantie oder Anschlussgarantie durch die Arbeiten in der von der Versicherung genannten Reparaturwerkstatt in irgendeiner Art und Weise eingeschränkt?
- (6)** Verbleibt bei dem Fahrzeug bei einer Reparatur außerhalb einer Markenwerkstatt ein (höherer) Minderwert/ eine (höhere) Wertminderung als bei einer Reparatur in einer von der Versicherung genannten bzw. in Prüfberichten enthaltenen Werkstatt?

Insbesondere sind hier die Fragen (5) und (6) für meine Mandantschaft von Bedeutung. Um die Beantwortung der Fragen bzw. um entsprechende Bestätigungen darf ich ebenfalls innerhalb der oben genannten Frist bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

Anlage 10

Musterschreiben

Rechtsanwalt des Geschädigten an regulierungspflichtigen Versicherer, wenn dieser im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der geschädigten Partei Kürzungen bei Stundenverrechnungssätzen, Verbringungskosten, usw. vornimmt.

Schadensnummer: ...

Ihr Schreiben vom: ...

Sehr geehrte Damen und Herren,

für meine Mandantschaft übersandte ich Ihnen ein Sachverständigengutachten und machte für meine Mandantschaft fiktive Reparaturkosten netto in Höhe von ... € geltend.

Aus dem Ihnen vorliegenden Sachverständigengutachten ergibt sich, dass der Sachverständige die entsprechenden Positionen Stundenverrechnungssätze (*alternativ bzw. zusätzlich: Verbringungskosten, UPE-Aufschläge, usw.*) in seine Schadenkalkulation mit aufnahm und somit aus sachverständiger Sicht die unfallbedingte Notwendigkeit dieser Reparaturkostenteile bestätigte.

Gleichwohl nehmen Sie mit Ihrem Abrechnungsschreiben Kürzungen bzw. Abzüge mit jeweils unzutreffender Begründung vor.

Grundsätzlich ist meine Mandantschaft berechtigt, die Reparaturarbeiten in einer Markenwerkstatt auszuführen (siehe u. a. die Urteile des BGH vom 06.11.1973, u. a. in VersR 1974, 331, vom 17.03.1992, u. a. in VersR 1992, 710, sowie die bekannte Porsche-Entscheidung vom 29.04.2003, u. a. in NJW 2003, 2085), so dass auch wie im Fall des BGH vom 29.04.2003 die Berechtigung meiner Mandantschaft besteht, sämtliche im Sachverständigengutachten angeführte Kosten für die Reparatur auch fiktiv zu fordern.

Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Bei der Kürzung einzelner Positionen des Sachverständigengutachtens nehmen Sie einen prozentual relativ geringen Abzug von der Gesamtnettoforderung meiner Mandantschaft vor. Sie behaupten unter anderem, dass gekürzte Positionen etwa nur bei Durchführung einer konkreten Reparatur anfallen.

Umgekehrt würde dies allerdings bedeuten, dass an sich sämtliche Positionen des Sachverständigengutachtens nur bei einer konkreten Reparatur anfallen, da meine Mandantschaft insgesamt ja fiktiv abrechnet.

Insoweit nehmen Sie eine von der Rechtsprechung als unzulässig angesehene Vermischung von fiktiven und konkreten Reparaturmaßnahmen vor, indem Sie bestimmte Reparaturkostenpositionen in Abzug zu bringen und den Großteil fiktiv abrechnen.

Hinzu kommt, dass Sie inhaltlich an dem Ihnen vorliegenden Sachverständigengutachten nichts aussetzen, dies somit als sachlich und richtig anerkennen. Dies wird auch durch die Bezahlung der Sachverständigenkosten dokumentiert, mit denen ebenfalls die inhaltliche Vollständigkeit, Richtigkeit und Sachlichkeit als anerkannt gilt.

Schließlich ergibt sich eindeutig aus dem Urteil des BGH vom 29.04.2003, dass die von Ihnen in Abzug gebrachten Reparaturkostenpositionen auch fiktiv abgerechnet werden können und dürfen, da meiner Mandantschaft die Berechtigung zusteht, die Kosten einer Markenwerkstatt auch fiktiv ersetzt zu verlangen.

Nachdem der Sachverständige festgestellt hat, dass in einer Markenwerkstatt derartige Kosten anfallen, sind diese Kosten auch aus diesem Grund zu erstatten.

Insoweit habe ich Sie aufzufordern, den in Abzug gebrachten Differenzbetrag in Höhe von ... € bis spätestens ... nachzubezahlen.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

BFSK-Information für Autofahrer

Das so genannte Quotenvorrecht bei Abwicklung von Unfallschäden in Kombination von Haftpflicht- und Kaskorecht

Oft stellt sich bei der Abwicklung eines Unfallschadens heraus, dass aus der erwarteten eindeutigen Haftungslage nur noch eine Haftungsquote geworden ist. Der Geschädigte rechnet dann zumeist nur mit der gegnerischen Haftpflichtversicherung ab und verzichtet auf die Möglichkeit, in dieser Schadenangelegenheit auch mit seiner Kaskoversicherung abzurechnen. Dem Kfz-Reparaturbetrieb fehlen in diesen Fällen meistens nicht unerhebliche Beträge aus den Reparaturkosten.

Die wenigsten Kunden und auch viele Anwälte sind über die Möglichkeit des quotenbevorrechtigten Abrechnens in kombinierten Kasko- und Haftpflichtschäden nicht oder nur sehr unzureichend informiert. Zwar darf der Kfz-Reparaturbetrieb keine Rechtsberatung betreiben, doch ermöglicht ihm die Kenntnis der Grundzüge des quotenbevorrechtigten Abrechnens, seinen Kunden an die richtigen Adressen zu verweisen.

Um die Grundzüge auch für den Nicht-Juristen erkennbar zu machen, gehen wir in nachfolgendem Beispiel von einer Haftungsquote von 50 % aus.

I. Schadenpositionen

- <i>Reparaturkosten</i>	10.000,00 €
- Wertminderung	2.000,00 €
- <i>Sachverständigenkosten</i>	1.000,00 €
- <i>Abschleppkosten</i>	500,00 €
- <i>Nutzungsausfallentschädigung</i>	1.000,00 €
- <i>Schadenpauschale</i>	40,00 €
Gesamt	<u>14.540,00 €</u>

Bei einer Haftungsquote von 50 % erhält der Geschädigte 7.270,00 €.

II. Inanspruchnahme der Kaskoversicherung

Besteht eine Kaskoversicherung, hat der Autofahrer die Möglichkeit, diese Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen. Die Kaskoversicherung würde vertragsgemäß von dem oben aufgeführten Schaden lediglich die Reparaturkosten abzüglich vertraglicher Selbstbeteiligung (z.B. 1.000,00 €) zahlen. Dies würde einem Betrag von 9.000,00 € entsprechen. Dem Autofahrer fehlen demnach 5.540,00 €.

III. Kombination von Haftpflicht- und Kaskoversicherung (Quotenvorrecht)

Der Autofahrer hat nun die Möglichkeit, den Schaden zuerst mit der Kaskoversicherung abzurechnen und bezüglich des offen gebliebenen Betrages die Haftpflichtversicherung in Anspruch zu nehmen. In unserem Beispielfall bedeutet dies, dass nach der Abrechnung mit der Kaskoversicherung noch offen ist:

-	<i>Selbstbeteiligung</i>	1.000,00 €
-	<i>Wertminderung</i>	2.000,00 €
-	<i>Gutachterkosten</i>	1.000,00 €
-	<i>Abschleppkosten</i>	500,00 €
-	<i>Nutzungsausfallentschädigung</i>	1.000,00 €
-	<i>Schadenpauschale</i>	40,00 €
-	Gesamt	<u>5.540,00 €</u>

Der Haftpflichtversicherer ist nun verpflichtet, die so genannten quotenbevorrechtigten Positionen nicht nur in Höhe der Haftungsquote, sondern in vollem Umfange auszugleichen.

Quotenbevorrechtigt sind in der Regel die Positionen, „die das Blech berührt haben“.

Aus diesem Merksatz ergibt sich, dass die Selbstbeteiligung quotenbevorrechtigt ist (Teil der Reparaturkosten). Gleiches gilt für die Wertminderung, die Sachverständigenkosten und die Abschleppkosten. In all diesen Fällen wurde das Blech zumindest „berührt“.

Etwas anderes gilt für die Nutzungsausfallentschädigung und für die Schadenpauschale, für die der Haftpflichtversicherer nur in Höhe der Haftungsquote eintreten muss.

Insgesamt hat der Haftpflichtversicherer demnach also auszugleichen:

quotenbevorrechtigt:

-	<i>Selbstbeteiligung</i>	1.000,00 €
-	<i>Wertminderung</i>	2.000,00 €
-	<i>Sachverständigenkosten</i>	1.000,00 €
-	<i>Abschleppkosten</i>	500,00 €

Haftungsquote 50 %:

-	<i>Nutzungsausfallentschädigung</i>	500,00 €
-	<i>Schadenpauschale</i>	20,00 €
-	Gesamt	<u>5.020,00 €</u>

IV. Einschränkung

Eine einzige Einschränkung ist bei der quotenbevorrechtigten Abrechnung zu beachten. Der Betrag, der vom Haftpflichtversicherer zu ersetzen ist, darf insgesamt nicht höher sein als der Betrag, den er zu ersetzen hätte, wenn ausschließlich auf Basis der Haftungsquote abgerechnet worden wäre. In unserem Beispielfall hätte der Haftpflichtversicherer bei vollständiger Abrechnung über ihn 7.270,00 € zu bezahlen. Unter Berücksichtigung der Quotenbevorrechtigung zahlt er nun 5.020,00 €, liegt also unter dieser absoluten Kappungsgrenze.

Noch nicht eindeutig entschieden ist die Frage, ob auch **der Rabattverlust** in Höhe der Quote durch den Haftpflichtversicherer auszugleichen ist (so AG Gießen, DAR 1995, 29). Selbst wenn man jedoch den Rabattverlust bspw. lediglich vergleichsweise regeln kann, steht der Gewinn durch die quotenbevorrechtigte Abrechnung regelmäßig deutlich im Vordergrund.

V. Kaskoversicherung mit Werkstattbindung

Bei Kaskoversicherungen mit Werkstattbindung zahlt der Versicherer in der Regel lediglich 85 % der Reparaturkosten, falls der Versicherungsnehmer eine andere Werkstatt wählt als vom Versicherer vorgegeben. Insoweit handelt es sich hier um eine Art flexibler Selbstbeteiligung, die unseres Erachtens auch quotenbevorrechtigt geltend gemacht werden kann.

VI. Schlussbemerkung

Möglicherweise wird der Kunde Sie fragen, welchen Hintergrund die quotenbevorrechtigte Abrechnung hat. Diese Frage werden Sie ihm juristisch fundiert kaum beantworten können, zumal selbst Juristen hierauf in der Regel keine Antwort geben können. Tatsache ist jedoch, dass es die Möglichkeit quotenbevorrechtigten Abrechnens gibt, selbst wenn einfach juristische Erklärungen hierfür nicht greifbar sind.

Im Zweifel wird Ihr Kunde Ihnen danken, dass Sie auf die Möglichkeit der kombinierten Abrechnung Kasko und Haftpflicht und auf die Möglichkeit der quotenbevorrechtigten Abrechnung hingewiesen haben.

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVS –
Kurfürstendamm 57, 10707 Berlin, Telefon: 030/25 37 85-0, Telefax: 030/25 37 85-10, Email: info@bvs.de



ZKF-FairPlay-Konzept zur partnerschaftlichen Unfallschadenabwicklung

- Stand: 01.09.2008 -

Vorwort

Die Versicherungswirtschaft steht im Bereich der Unfallschadenabwicklung seit Jahren in einem spürbaren Umbruch. Partnerwerkstattkonzepte und neue Versicherungsprodukte insbesondere im Kaskoschaden wie z. B. Kasko mit Werkstattbindung wurden geschaffen.

Das nachfolgende Konzept des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) zur partnerschaftlichen Unfallschadenabwicklung ist ein schlankes, aber effizientes Konzept. Es enthält Standards, Parameter und Abläufe im Sinne einer fairen Zusammenarbeit zwischen ZKF-Mitgliedsbetrieben und Versicherungen, Flotten sowie Leasinggesellschaften. Im ZKF-Konzept entscheidet der Kunde weiterhin selbst, in welchem Betrieb er sein Fahrzeug reparieren lässt. Das Konzept setzt auf eine freiwillige und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen einer breiten Basis von ZKF-Karosserie-Fachbetrieben und den an der Schadensabwicklung beteiligten Partnern.

Der Nutzen für den Versicherer liegt in der schnellen, problemlosen und überschaubaren Schadensbearbeitung und -regulierung. Der Nutzen für die beteiligten Karosserie-Fachbetriebe liegt darin, dass es wesentlich mehr Reparaturfälle geben wird, die zeitnah als „i. O.“ zurückgemeldet werden, da frühzeitig eine verbindliche Klarheit über Schadenshöhe und die Abwicklung der Reparatur besteht.

Hierzu werden nachstehende klare und einvernehmlich abgestimmte Standards für die Reparatur und die Abwicklung der Schadensfälle zugrunde gelegt. Hiervon profitieren alle eingebundenen Partner. Ziel ist es, durch Standardisierungen im Schadensablauf Kostenvorteile zu ermöglichen, die den am FairPlay-Konzept beteiligten Partnern zugute kommen.

A. Standards und Transparenz schaffen Schadensbearbeitung ohne Beanstandungen

Durch transparente und für alle Fälle geltende Standards für die Reparatur und Abwicklung eines Schadenfalls können sich Fachbetriebe und Versicherer aufeinander abstimmen. Die Abwicklung der Masse der Schadenfälle erfolgt dadurch schnell und reibungslos. Der ZKF strebt gemeinsam mit den Versicherungen eine Quote beanstandungsfreier Fälle in Höhe von mindestens 80% an. Die Quote wird wesentlich von der Einhaltung der Standards sowie des ehrlichen und offenen Umgangs miteinander beeinflusst. So können langwierige und zu Lasten des Kunden gehende Auseinandersetzungen durch klar definierte Regeln von Beginn weitestgehend vermieden werden.

Standards sind in erster Linie dazu da, von allen Partnern grundsätzlich eingehalten zu werden. Dies ist die elementare Grundregel. Für die am FairPlay-Konzept teilnehmenden Mitgliedsbetriebe des ZKF, nachfolgend Fachbetriebe genannt, achtet der ZKF auf die Einhaltung der mit der jeweiligen Versicherung gemeinsam definierten Standards.

Definition der grundsätzlichen Standards

Oberster Grundsatz ist ein seriöser und zuverlässiger Umgang mit Kunden und Geschäftspartnern.

Im Konzept „Partnerschaftliche Unfallschadenabwicklung“ gelten folgende Standards:

- Fachgerechte Reparatur unter Berücksichtigung des kostengünstigsten Reparaturwegs. Prämisse: Instandsetzen vor Erneuern.
- Die Ersatzteilpreise entsprechen in der Regel den UPE des Herstellers oder Importeurs.
- Der Reparaturkostenkalkulation liegt der allgemein gültige Stundenverrechnungssatz des teilnehmenden Betriebs zugrunde. Dieser liegt auf dem ortsüblichen Niveau.
- EDV-gestützte Schadenskalkulation
- Einschaltung eines Sachverständigen durch den Versicherer, insbesondere bei Verdacht auf wirtschaftlichen Totalschaden.
- Schnellstmögliche Reparaturfreigabe/Reparaturbeginn und bevorzugter Reparaturablauf zur Vermeidung unnötiger Standzeiten.
- Keine Berechnung von Verbringungskosten.
- Erstattung von Leihgebühren für Richtwinkelsätze nur gegen Nachweis (Fremdrechnung).
- Eurogarant-Garantie auf alle ausgeführten Arbeiten mindestens drei Jahre.

Einbindung eines Prüfpartners als Verbindung zwischen Betrieb und Versicherung

Wenn die Versicherung es wünscht, kann sie sich eines Prüfpartners bedienen (z. B. Control-Expert), nachfolgend Prüfpartner genannt. Der Prüfpartner ermöglicht dem ZKF und dem jeweiligen Versicherer ein gemeinsam vereinbartes Verlaufscontrolling, um bei Bedarf zeitnah Anpassungen und Optimierungen vornehmen zu können. Durch standardisierte Prüfverfahren wird eine EDV-gestützte Prüfung durch den Prüfpartner erleichtert und führt zu einer beschleunigten Bearbeitung.

Schadenfeststellung durch EDV-Kalkulation, Fotos und elektronische Kommunikation

Der ZKF und die Versicherungen setzen auf die in den Fachbetrieben im Einsatz befindlichen Systeme Audatex und DAT. Zur Teilnahme sind keine Neuanschaffungen oder eigene Internetportale notwendig. Durch ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen im Ablauf kann jeder Schaden gleichförmig abgewickelt werden.

Die Schadenfeststellung und die Reparaturkostenermittlung erfolgt durch elektronischen Kostenvoranschlag. Die Fachbetriebe erhalten in der Masse der Fälle im Rahmen der Servicezeiten innerhalb von zwei bis drei Stunden eine verbindliche Rückmeldung zur Reparaturfreigabe oder den Hinweis „Besichtigung durch Sachverständigen“.

Die Reparaturfreigabe wird auf Basis elektronisch übermittelter Kostenvorschläge vorgenommen. Waren bislang Besichtigungen häufig schon ab einer Schadenhöhe von 1.500 Euro erforderlich, werden die Besichtigungsgrenzen für die teilnehmenden Betriebe bei Abwicklung per elektronischen Kostenvoranschlag konsequent ausgeweitet. Dadurch wird die Abwicklung vereinfacht und wesentlich beschleunigt.

So ist z. B. eine Schadensabwicklung an einem neueren/hochwertigeren Fahrzeug mit einer nachvollziehbaren, bebilderten Kalkulation und Schadenhöhe von 5.000 bis 6.000 Euro durchaus ohne Besichtigung möglich.

Mietwagenabrechnung

Der ZKF hat ein Modell für eine vereinfachte Abrechnung der Mietwagenkosten entwickelt. Entscheiden die Versicherer sich für dieses Modell, ist die Mietwagenabrechnung einfacher als bisher (Eingruppierung und Berechnung des Mietpreises).

Abschleppkosten

Hier schlägt der ZKF ein einfaches und transparentes Abrechnungsmodell vor, das von den Versicherern akzeptiert werden kann. Erfolgt die Abrechnung nach diesem Modell, sind im Regelfall keine Beanstandungen zu erwarten.

Vollständige Abrechnung durch Versicherung

Der Versicherer rechnet die Schäden aktiv ab, d. h. im Rahmen der Bezahlung der Reparatur berücksichtigt er immer auch die Wertminderung, Nutzungsausfall (sofern kein Mietwagen) und die ortsübliche Kostenpauschale.

B. Ablauf des Verfahrens für die Fachbetriebe

Akkreditierung und Benennung gegenüber Versicherung

Der Karosserie-Fachbetrieb meldet sich beim ZKF als Teilnehmer an. Hierzu sind folgende Daten notwendig:

- Adress- und Kommunikationsdaten
- Bankverbindung
- Mitgliedsnummer beim ZKF
- die aktuellen Stundenverrechnungssätze für Karosserie, Lack (ohne Lackmaterial), Mechanik, jeweils ohne Mehrwertsteuer, die gemäß Aushang berechnet werden
- Verwendete Methode der Lackierkostenberechnung einschließlich Lackmaterial.

Die Anmeldungen der Betriebe und Änderungen werden vom ZKF geprüft, akkreditiert und über eine Internetseite verwaltet. Der ZKF meldet dann die teilnehmenden Betriebe an den Versicherer und an den eingebundenen Prüfpartner.

Schadendialog

Der Schadendialog erfolgt grundsätzlich elektronisch unter Verwendung der Systeme Audatex oder DAT. Für die Abwicklung der Schadenfälle mit der Versicherung verwendet der Fachbetrieb die bei ihm im Einsatz befindliche Kalkulationssoftware, die über Anbindung ans GDV-Schadennetz verfügt.

Erstellung einer Reparaturkostenkalkulation mit Bildern

In jedem Schadenfall wird über die Systeme Audatex oder DAT eine Reparaturkostenkalkulation mit Bildern des reparierbaren Schadens erstellt.

Bei Totalschaden ist keine ausführliche Kalkulation erforderlich, Angabe der Fahrzeugdaten mit kurzem Hinweis „Totalschaden“, ergänzt durch ein aussagefähiges Foto, reicht aus.

Um den Vorgang bei reparierbaren Schäden maschinell richtig zuzuordnen und verarbeiten zu können, sind folgende Angaben unbedingt notwendig (entspricht weitgehend der bisherigen RKÜ, Teil A):

- Amtliches Kennzeichen des Versicherungsnehmers (auch im Haftpflichtschaden!)
- Sparte (Kasko oder Haftpflicht)
- Schadentag
- Name und Adresse des Geschädigten (in Haftpflicht)
- Amtliches Kennzeichen des Geschädigten (in Haftpflicht)
- Hersteller, Typ (Haupt-/Untertyp)
- Baujahr des Fahrzeugs, Kilometerstand und Fahrzeug-Identnummer, Angabe im Kostenvorschlag ist ausreichend
- Liegt eine Zahlungsanweisung des Kunden vor (ankreuzen oder ins Notizfeld schreiben)
- Besteht beim Kunden Vorsteuerabzugsberechtigung (ankreuzen oder ins Notizfeld schreiben)
- Kurze Unfallbeschreibung

Die Angabe von weiteren Daten ist nicht unbedingt erforderlich, wäre aber hilfreich. Insbesondere die Schadennummer der Versicherung, wenn dem Kunden bereits bekannt, ist zwingend anzugeben. Hierzu stimmen ZKF und Versicherung ein entsprechendes EDV-gerechtes Formular ab.

Werkstattauftrag und Zahlungsanweisung

Der Werkstattauftrag wird wie üblich vom Kunden erteilt. Hierbei wird auch die Zahlungsanweisung des Kunden (Geschädigten) eingeholt, womit die Versicherung unwiderruflich angewiesen wird, die Reparaturkosten direkt an den Fachbetrieb zu zahlen. Dieser teilt dem Versicherer mit, dass eine Zahlungsanweisung des Kunden vorliegt und archiviert diese.

Versand des KV an den Prüfpartner

Der Fachbetrieb versendet den Kostenvorschlag aus dem EDV-System direkt an den beauftragten Prüfpartner, sofern dieser eingebunden ist.

Sofern kein Prüfpartner eingebunden ist, erfolgt nach gleichen unten aufgeführten Kriterien die Prüfung durch den Versicherer selbst.

Prüfablauf durch den Prüfpartner (oder den Versicherer selbst)

Der Prüfpartner prüft den Vorgang auf Vollständigkeit. Sind die Pflichtdaten nicht vorhanden, der KV nicht vollständig oder es fehlen Bilder, erhält der Fachbetrieb direkt vom Prüfpartner Rückmeldung über die fehlenden Daten auf dem von im Profil angegebenen elektronischen Weg. Auf den Bildern muss mindestens einmal das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs lesbar abgebildet sein. Der Fachbetrieb ergänzt dann den Vorgang und sendet ihn erneut. Sind die Pflichtdaten vollständig vorhanden, vergleicht der Prüfpartner den Kostenvorschlag inhaltlich mit den gemeinsam vereinbarten Standards.

Der Prüfpartner gibt während der Servicezeit innerhalb von zwei Stunden immer Rückmeldung über das Prüfergebnis auf dem abgestimmten elektronischen Weg.

Es gibt drei Ergebnisse:

Ergebnis 1:

„Die Prüfung des Vorgangs verlief ohne Beanstandungen. Wir haben den Vorgang an den Versicherer weitergeleitet und erteilen im Namen des Versicherers Reparaturfreigabe. Sie können dann, nach Auftragserteilung durch Ihren Kunden, umgehend mit der Reparatur beginnen.“

Ergebnis 2:

„Die Prüfung des Kostenvoranschlags ergab, dass eine Besichtigung des Fahrzeugs erforderlich ist. Wir haben den Vorgang an den Versicherer zur Veranlassung der Besichtigung weitergeleitet.“

Ergebnis 3:

„Die Prüfung des Kostenvoranschlags ergab, dass folgende Standards/Prüfparameter nicht erfüllt sind:

Bitte übersenden Sie uns einen korrigierten Kostenvoranschlag.“

Reparaturerweiterung

Stellen sich während der Reparatur Erweiterungen als notwendig heraus, sind diese immer mit Bildern zu belegen, die spätestens beim Versand der Rechnung beizufügen sind.

Bei Ausweitungen von mehr als 15% ist zusätzlich zu den Bildern vom Fachbetrieb eine Nachkalkulation erforderlich, die dieser frühstmöglich wieder mit denselben Pflichtdaten an den Prüfpartner sendet. Die Nachkalkulation durchläuft wieder denselben Prozess.

Reparaturkostenübernahmeerklärung

Die Versicherung prüft parallel Deckung und in KH die Haftung schnellstmöglich. Sollte keine oder nur teilweise Übernahme der Reparaturkosten möglich sein, wird der Fachbetrieb unverzüglich informiert. Ist die Deckung und Haftung geklärt, erhält der Fachbetrieb eine Reparaturkostenübernahmeerklärung auf dem abgestimmten Weg (entspricht der bisherigen RKÜ, Teil B).

Versand von Rechnungen

Der Fachbetrieb sendet alle auf die Kunden ausgestellten Rechnungen unter Einhaltung der Standards und Prüfparameter elektronisch an den jeweiligen Prüfpartner (bzw. an den Versicherer selbst, sofern kein Prüfpartner beauftragt ist). Folgende Unterlagen sind beizufügen (per E-Mail vorzugsweise als PDF-Dokumente):

- Rechnung
- Bilder, die erneuerte Karosserieteile belegen
- ggf. Fremdrechnung für Richtwinkelsatz, Einkaufsrechnung
- Protokoll über Karosserievermessung bei Verwendung eines Messsystems
- Achsmessprotokoll bei durchgeführter Achsvermessung

Prüfung und Weiterleitung vom Prüfpartner an Versicherung

Der Prüfpartner prüft umgehend auf inhaltliche Vollständigkeit. Sind die Unterlagen nicht vollständig, erhält der Karosserie-Fachbetrieb den Vorgang per E-Mail mit einem Hinweis zurück, um die Unterlagen entsprechend zu ergänzen. Der Karosserie-Fachbetrieb sendet Rechnung nur, wenn eine Zahlungsanweisung vorliegt. Der Prüfpartner setzt die Rechnung in elektronische Daten um, fügt die erhaltenen Dokumente bei und leitet sie an die jeweilige Versicherung weiter.

Zahlung

Sofern KV und Rechnung übereinstimmen, begleicht der Versicherer die Reparaturkosten im Rahmen der Deckung und Haftung binnen **8 Tagen** nach Übermittlung der Rechnung. Sind Abweichungen vom KV mit der Rechnung plausibel nachgewiesen (bis 15 % durch Bilder), erfolgt keine Beanstandung. Größere, nicht nachvollziehbare Abweichungen sollten durch die Nachkalkulation ausgeschlossen sein.

C. Prüfparameter für Kostenvoranschläge und Rechnungen

Die Prüfung der Kostenvoranschläge erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren:

1. Vollständigkeit der Daten, Einhaltung der abgestimmten Parameter
2. Prüfung, ob ein grundsätzlich besichtigungswürdiger Fall vorliegt
3. inhaltliche Richtigkeit der Kalkulation
4. Prüfung auf Stichworte in der Kalkulation, die zu einer manuellen Sichtprüfung durch einen Sachverständigen führt

Diese Prüfparameter sind einzuhalten. Bei Nichteinhaltung geht der Vorgang generell zurück an den Fachbetrieb.	Grenzwert
Kostenvoranschlag + Lichtbilder Pflicht-Schadendaten Fahrzeugdaten, mindestens EZ, Laufleistung, Fahrzeughersteller, Haupttyp (Modellreihe)	Diese Informationen / Inhalte müssen zum Vorgang geliefert werden. Mindestens ein Foto muss das amtliche Kennzeichen enthalten. <u>Hinweis:</u> Im Zuge der Reparatur wird der Austausch von Karosserieteilen dokumentiert. Ausgetrennte Karosserieteile sind zu fotografieren, die Fotos sind mit der Rechnung einzureichen.
Stundenverrechnungssätze (ohne MwSt.) Karosserie Lack (ohne Lackmaterial) Mechanik	Nicht teurer als für andere Kunden!!(ausgehängter Stundenverrechnungssatz) Die akzeptierten Stundensätze sind je Betrieb für die Prüfung im Prüfsystem hinterlegt. Der Dienstleister stellt dazu im Rahmen der Akkreditierung ein Erfassungportal zur Verfügung. Die Anmeldung teilnehmender Mitgliedsbetriebe erfolgt durch den ZKF.
Lackmaterialzuschläge (AZT)	Die Ermittlung des Lackmaterials erfolgt entweder nach AZT/Schwacke oder prozentual vom Lacklohn.
Lackmaterialanteil "Metallic"	Die verwendete Methode und der Faktor werden analog Stundensatz im Zuge der Akkreditierung je Betrieb einmalig festgelegt.
Lackmaterialanteil "Perl"	Es gelten folgende Grenzwerte:
Lackmaterialanteil "Uni"	AZT/Schwacke 130%, (Empfehlung 100%) Prozentual vom Lacklohn: 35%
Verbringungskosten / Teileverbringung	Keine Berechnung
Entsorgungskosten	Keine Berechnung
Lagerkosten	Keine Berechnung
Endreinigung / Fahrzeugwäsche	Keine Berechnung

Diese Prüfparameter führen zu einer manuellen Sichtprüfung zwecks Entscheidung über die Besichtigung	Grenzwert
Verhältnis Reparaturkosten / WBW	Ab Reparaturkostenanteil von 60 % am WB-Wert
Fahrzeugalter	> 84 Monate / 7 Jahre
Reparaturkosten gesamt netto	> 8000 EUR
Elementarschäden	
Einbruchschaden	
Brandschaden	
Wildschaden	
Zufallsgenerator	

Diese Prüfparameter führen zu einer manuellen Sichtprüfung zwecks Entscheidung über die Besichtigung	Grenzwert
UPE - Aufschlag	Grundsätzlich erfolgt die Verrechnung von UPE-Preisen. Ist der Einkauf nicht zum UPE oder darunter möglich, werden die UPE-Aufschläge gemäß Einkaufsrechnung übernommen. Die EK-Rechnung ist beizufügen.
Beschaffungskosten	Grundsätzlich erfolgt keine Berechnung von Beschaffungskosten. Gegen Vorlage des Originalbelegs (als Anhang zur Reparaturrechnung) werden angefallene Beschaffungskosten (auch zur Verringerung der Ausfallkosten) erstattet, wenn diese für einen Liefervorgang 20 EUR ohne MwSt. übersteigen.
Verwendung einer Richtbank	erforderlich?
Miete Richtwinkelsatz	Mietkosten werden gegen Nachweis in der abgefallenen Höhe übernommen. Die Kopie der Rechnung ist beizufügen. Bei der Verwendung von Messsystemen werden für die Datenbeschaffung pauschal 60 Euro ohne MwSt. erstattet. Als Nachweis ist das Messblatt einzureichen. Fehlen Messblatt oder Mietrechnung geht der Vorgang an die Werkstatt zurück.
Dozer	> 90 EUR
Anzahl „Sternchenpositionen“	Anzahl > 5 + Summe > 40 EUR
Anzahl NSP (Leitnr. 1000) (NichtstandardPos)	Anzahl > 3
Anzahl Positionen "(Sicht)-prüfung" mit Angabe AW	Anzahl > 0
Anzahl Ersatzteile ohne Teilenummer	Anzahl > 3 und/oder Summe > 50 EUR
Anzahl nicht verbundener Schadenzonen	> 1
Summe Instandsetzungszeit in Stunden	> 8 Stunden
Einzelne Ersatzteilposition	> 500 EUR
Katalysator / Auspuff	E
Erneuerung Seitenwand/Kotflügel hinten	Austausch erforderlich?

Airbag	E
Steuergerät	E
Reifen	E
Querlenker / Achsteile	E
Vorderachsträger	E
Lenkgetriebe	E
Achsvermessung /-Einstellung	erforderlich? / schadenbedingt; ein- oder zweimal
Hinterachsträger / Hinterachsteile	E
Anhängerkupplung	E
Sicherheitsgurt	E
Farbangleichung	erforderlich?
Beilackierung	erforderlich?
Demontage zwecks Lackierung	erforderlich?
Summe Nebenkosten (Summe aus Lohn und Material)	> 300 EUR
Schwemm-Material	> 30 EUR
Prozentsatz Kleinersatzteile	> 2%
Bremsflüssigkeit	> 15 EUR
Kältemittel	> 50 EUR
Kühlflüssigkeit	>25 EUR
Beipolieren	erforderlich?
Reinigungskosten	erforderlich?
Lacksystem	wie im Wertstatprofil hinterlegt
Mietwagen	wie kaufmännisch vereinbart
Lackmaterialanteil	> 35 %

Mietwagen

Sofern der Karosserie-Fachbetrieb selbst einen Mietwagen zur Verfügung stellt und gemäß der Empfehlung des ZKF abrechnet, entfällt die Einzelfallprüfung der Marktgerechtigkeit des Mietwagenpreises, so dass die Rechnung von der Versicherung i.d.R. nicht gekürzt wird:

- Anmietung nur für die erforderliche Dauer der Reparatur
- Bei Reparaturdauer unter 5 Tage möglichst keine Vermietung über das Wochenende bei fahrbereiten und verkehrssicheren Fahrzeugen
- Abrechnung nach Tagespauschalen ohne Berechnung weiterer Nebenkosten und ohne Abzug wegen klassenkleinerer Anmietung.

Verunfalltes Fahrzeug hat			
bis 55 KW	56 - 85 KW	86 - 145 KW	Ab 146 KW
Maximal 68,00 €	Maximal 79,00 €	Maximal 95,00 €	Maximal 110,00€

Abschleppen

Für das Abschleppen erklärt der ZKF folgende deutschlandweit geltende Maximalpreise für angemessen, die auch von der Versicherung als marktgerecht akzeptiert werden:

- Pauschalpreise (inkl. Personalkosten, Fahrzeugkosten, Hakenlastversicherung, erweiterter Betriebshaftpflichtversicherung)
- Berechnung erste Stunde voll, danach im 15 Minuten Takt
- nachstehende Preise in Euro netto:

Einsatzzeit Dauer	> 1 Std.	1,25 Std.	1,5 Std.	1,75 Std.	2 Std.
Werktags Regelzeit 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr	112,00	140,00	168,00	196,00	224,00
Werktags 18:00 Uhr bis 07:00 Uhr + Samstag komplett	125,75	157,19	188,63	220,06	251,50
Sonn- u. Feiertags	139,50	174,38	209,25	244,13	279,00

Erschwertes Auf- und Abladen des Pkw nach Unfall max. 25 % Zuschlag, wenn Fahrzeug nicht rollfähig.

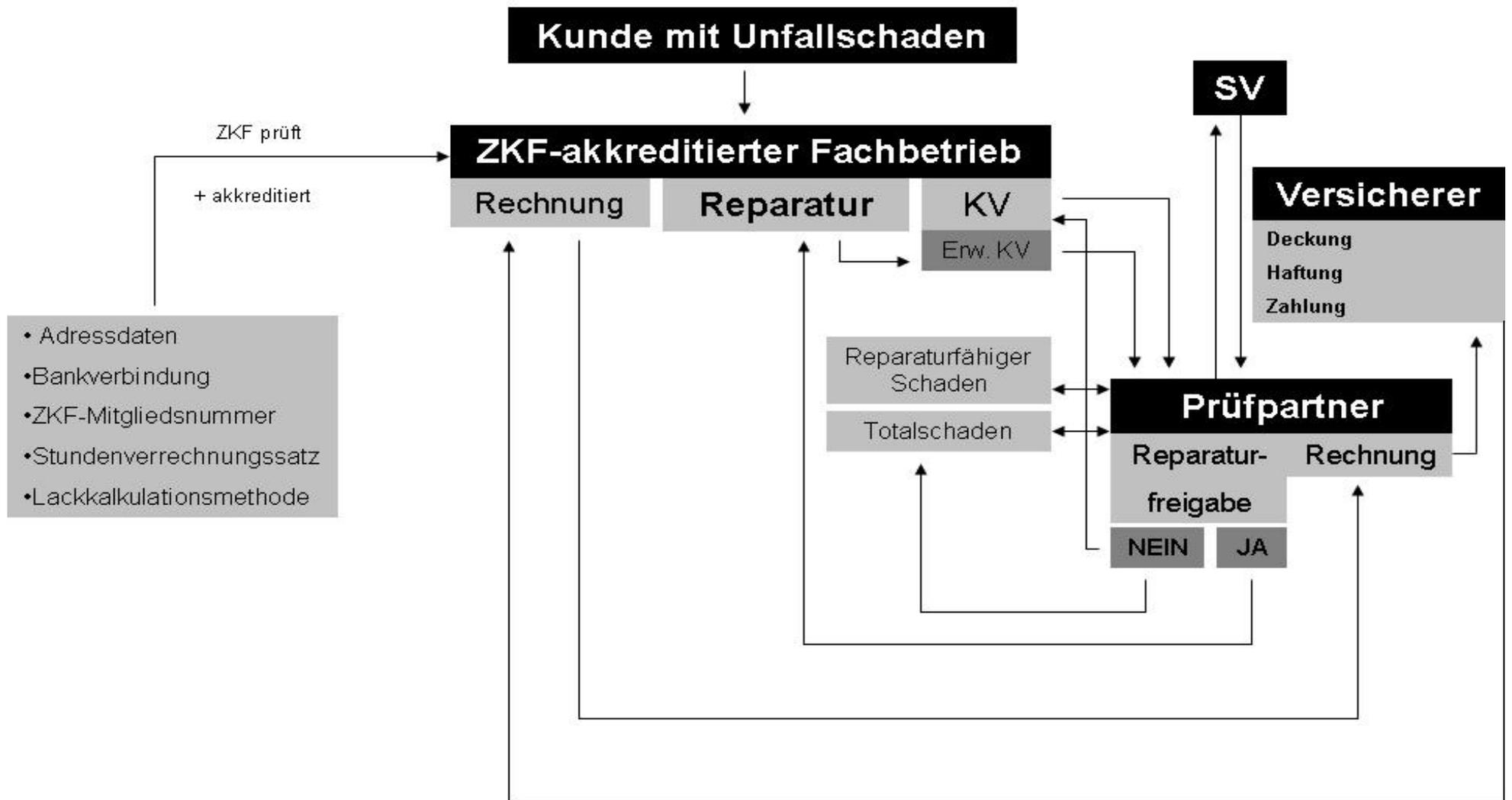
Die Einhaltung der Preisempfehlung wird Bedingung für die Teilnahme der Fachbetriebe am ZKF-FairPlay-Konzept. Die Rechnungsstellung muss nachvollziehbar sein, die Einsatzzeit, der Schadensort und Zielort müssen in der Rechnung ausgewiesen sein.

D. Schlussbewertung

Die Anwendung und Einhaltung der entwickelten und mit den Partnern abgestimmten Standards, Prüfparametern, Verfahrensabläufen und Preisvereinbarungen ist elementare Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des FairPlay-Konzepts. Vertrauen der Partner untereinander muss aufgebaut und in jedem einzelnen Fall bestätigt werden. Die dadurch entstehenden Kostenvorteile kommen dann den Partnern wieder zugute.

Bad Vilbel, September 2008

Ablaufschema „ZKF-Fair-Play-Konzept“





Partnerschaftliche Schadenabwicklung nach dem Fairplay-Konzept

Anhang 1:
Ablauf und Kalkulationsgrundlagen

Die Abwicklung von Unfallschäden erfolgt über die Firma ControlExpert, die die Einhaltung der Regeln überwacht. Zentrale Abwicklungsplattform:

www.controlexpert.de/opel

Für jeden Schadenfall wird ein elektronischer Kostenvoranschlag erstellt. Bei Glasschäden ist kein Kostenvoranschlag erforderlich, es ist nur die Abtretungserklärung und die Rechnung per Fax zu versenden.

Alle Rechnungen und Nachweise, auch zu werkstatteigenen Mietwagen und Abschleppen, werden über das ControlExpert-Portal oder per Fax (02173-84984-911) dem Kostenvoranschlag nachgeschickt.

Entscheidet sich der Geschädigte für die Einschaltung eines Anwalts oder eines freiberuflich tätigen Sachverständigen, erfolgt die Abwicklung wie bisher.

Hat ein Sachverständiger der Allianz das Fahrzeug bereits besichtigt, richtet sich die Reparatur nach diesem Gutachten. Es muss kein KV erstellt werden; die Übersendung der Reparaturrechnung ist ausreichend.

In beiden Fällen sollten die Standards für Reparatur, Mietwagen und Abschleppen dennoch eingehalten werden.

Glasschäden

Zu Glasschäden ist die Zahlungsanweisung und die Rechnung kommentarlos an folgende Faxnummer zu senden:

Fax.: 02173-84984-911

Kostenvoranschläge (KV)

Kostenvoranschläge können direkt aus der Kalkulationssoftware an

ControlExpert versenden werden. Hinweis: nicht den „freien Kalkulationsmodus“ in den Kalkulationssystemen verwenden.

Adressierung

(Bitte nichts direkt an die Allianz senden!)

- via **Audatex/Carisma**: mit Versandadresse „Allianz/VVD-Partnerkonzept direkt an ControlExpert
- via **DAT**: bei Auswahl einer Adresse der Allianz Gruppe zusätzlich angeben, dass der Versand über ControlExpert erfolgen soll.
- Verfügt die Kalkulationssoftware nicht über die direkte Versandmöglichkeit, kann der Kostenvoranschlag als Datei über das Portal www.controlexpert.de/opel (s. Beschreibung Portal) versendet werden.
- Kann der KV nur ausgedruckt werden, dann ist dieser per Fax zu senden an: Fax: 02173-84984-911. ControlExpert legt den Vorgang im Portal an und gibt per Mail Rückmeldung. Bilder können danach im Portal zum Kostenvoranschlag hochgeladen werden.

Pflichtdaten

Folgende Angaben zum Kostenvoranschlag sind erforderlich:

- Technische Fahrzeugdaten (mindestens Fahrzeughersteller, Haupttyp, EZ, Laufleistung, vollständige Fahrzeugidentnummer (VIN). Es genügt die Angabe innerhalb der Kalkulation.
- Kennzeichen des Versicherungsnehmers der Allianz und/oder Schadennummer Allianz
- Schadenart oder zumindest Schadensparte (KH, VK, TK)
- Schadentag (zumindest 00.mm.jjjj)
- Aussagekräftige Bilder, auf einem Bild mit Kennzeichen des Fahrzeugs

Sind diese Daten nicht vorhanden, gibt ControlExpert den Vorgang an Sie zurück.

Voraussichtliche Totalschäden

In diesem Fall sind nur Kunden- und Fahrzeugdaten über das Internetportal bei ControlExpert zu melden. Durch den Versand wird dann automatisch eine Besichtigung veranlasst (keine Kalkulation erforderlich).

Überschreitung des Kostenvoranschlags

Werden im Verlauf der Reparatur zusätzliche Beschädigungen erkannt, die die Reparaturkosten erhöhen, ist wie folgt zu verfahren:

- bis 15% Überschreitung: Reparaturausweitung mit Fotos dokumentieren und mit der Rechnung einreichen
- über 15% Überschreitung: Kostenvoranschlag korrigieren und erneut senden

Rückmeldung

- Auf jeden KV wird verbindlich per Email Rückmeldung gegeben, ob der Schadenfall besichtigt wird oder Reparaturfreigabe erteilt wird.
- Sobald möglich folgt die Reparaturkostenübernahmeerklärung der Allianz (per Fax).
- Bestehen Deckungs- oder Haftungsprobleme, erfolgt eine schnellstmöglich Rückmeldung durch die Allianz

Rechnungen / Nachweise

Rechnungen zur Reparatur (auch Nachweise wie z.B. Beschaffungsrechnungen oder Messblätter), Abschleppen und Mietwagen (sofern selbst vermietet) sind unter Angabe der Vorgangsnummer von ControlExpert einzusenden (Vorgangsnummer steht auf der Rückmeldung zum KV von ControlExpert):

- als Datei über das Portal www.controlexpert.de/opel
- oder per Fax (dann mit Zahlungsanweisung) an 02173-84984-911

Bitte Achsmessblatt oder Nachweis über Miete Rechtwinkelsatz nur mit der Reparaturrechnung einreichen.

- Beim Versand der Rechnung im Portal ist auch immer anzugeben, ob eine unterschriebene Zahlungsanweisung des Kunden vorliegt. Diese muss nicht eingesendet werden, sondern ist nur bei den Unterlagen im Autohaus abzulegen.
- Bitte auch angeben, ob der Kunde vorsteuerabzugsberechtigt ist.

Regeln für die Scheibenreparatur und -austausch

- Berechnungsbasis: Stundenverrechnungssatz „Privatkunde“ gemäß Kundenaushang im Karosseriebereich.
- UPE Aufschläge individuell
- Glasreparatur:
 - Erster Steinschlag = max. 75,- Euro;
 - Zweiter Steinschlag = max. 52,- Euro.
 - Dritter Steinschlag wird nicht berechnet (fällt nicht an, da ab drei Steinschlägen Austausch der Scheibe)
- Kein Scheiben-Upgrade
- Kleinteile (Kleber) insbesondere hinsichtlich der Menge nach Herstellervorgabe. Sollte bei einzelnen Fahrzeugen keine Herstellervorgabe existieren, prüft ControlExpert anhand vergleichbarer Fahrzeuge.
- Keine Entsorgungskosten; keine Containerkosten
- Scheinwerfergläser und Spiegelgläser sind einzeln zu verwenden, wenn einzeln erhältlich.
- Keine glasfremden Positionen, z.B. Vignette, Regensensor und Innenspiegel (im Einzelfall berechenbar, wenn nicht umbaubar)
- Glassplitterentfernung: nicht bei Verbundglas (Ausnahme: Durchschlag), bei Seitenscheibe abrechenbar max. ½ Stunde

Bei den letzten beiden Punkten ist bei Einreichung ein entsprechender Hinweis im Feld „Bemerkungen“ erforderlich.

Regeln für die Reparatur

- Kalkulation nach Herstellervorgabe unter Berücksichtigung der kostengünstigsten Reparaturmethode, Prämisse: „Instandsetzen vor erneuern“
- Stundenverrechnungssätze „Privatkunde“ gemäß Aushang
- Lackmaterial: Berechnung nach Herstellersystem, AW x Lackmaterialeinheiten [EUR/AW]; Der Preis je Lackmaterialeinheit kann von der UPE des Herstellers abweichen.
Obergrenze des Lackmaterials bei 35% aus dem Lacklohn
- UPE-Aufschlag „Privatkunde“
- Verbringungskosten nur berechenbar, wenn keine eigene Lackiererei am Standort, Obergrenze 75 EUR
- keine Berechnung von Beschaffungs-, Lager- und Entsorgungskosten (Entsorgung besonderer Teile gegen Nachweis), Fahrzeugwäsche und Reinigungskosten (unfallbedingte Reinigungskosten: ja)
- Keine Farbtonangleichung im KV, wenn angefallen, dann nur in Rechnung

Regeln für die Mietwagenabrechnung

Es erfolgt eine vereinfachte Abwicklung der Mietwagenkosten. Siehe hierzu das jeweils gültige Mietwagentableau von OpelRent für die Abwicklung von KH- und Kaskoschäden mit der Allianz-Gruppe.

Regeln für das Abschleppen

Es werden Pauschalpreise verwendet (inkl. Personalkosten, Fahrzeugkosten, Hakenlastversicherung, erweiterter Betriebshaftpflichtversicherung):

- Berechnung erste Stunde voll, danach 15 Minuten Takt.
- nachstehende Maximalpreise in Euro netto:

Einsatzzeit Dauer	> 1 Std.	1,25 Std.	1,5 Std.	1,75 Std.	2 Std.
Werktags Regelzeit 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr	112,00	140,00	168,00	196,00	224,00
Werktags 18:00 Uhr bis 07:00 Uhr + Samstag komplett	125,75	157,19	188,63	220,06	251,50
Sonn- u. Feiertags	139,50	174,38	209,25	244,13	279,00

- Erschwertes Auf- und Abladen des PKW nach Unfall max. 25% Zuschlag, wenn Fahrzeug nicht rollfähig.
- Die Rechnungsstellung muss nachvollziehbar sein, die Einsatzzeit, der Schadenort und Zielort müssen in der Rechnung ausgewiesen sein.

Abrechnung der Allianz gegenüber den Kunden

Die Allianz reguliert den Schaden unaufgefordert vollständig (Deckung + Haftung vorausgesetzt), sofern geschuldet:

- Erstattung von Nutzungsausfall
- regional übliche Kostenpauschale
- Mietwagenkosten
- Stellungnahme zur Wertminderung, ggfs. Erstattung der Wertminderung nach der regional anerkannten Berechnungsmethode.

Partnerschaftliche Schadenabwicklung nach dem Fairplay-Konzept

Anhang 2:
Funktionsweise des Internetportals bei ControlExpert

Aufruf:

www.controlexpert.de/opel

Anmeldung

Schritt 1 – Registrierung aufrufen

Jeder Opel Service Partner kann sich selbst im Internet auf der Seite www.controlexpert.de/opel anmelden. Klicken Sie hierzu auf das Feld „Registrieren“:

Werkstatt Portal - Login

Benutzer:

Kennwort:

[Kennwort vergessen](#) [Registrieren](#)



Sollten Sie einmal Ihr Kennwort vergessen können Sie über „Kennwort vergessen“ ein neues Kennwort anfordern. Sie werden in regelmäßigen Abständen bei der Anmeldung aufgefordert, ein neues Passwort zu vergeben.

Schritt 2 – Benutzerdaten anlegen

Füllen Sie die nachfolgende Maske vollständig aus und beenden Sie die Eingabe mit klick auf „Benutzer registrieren“:

Benutzer *registrieren*

E-Mail	<input type="text"/>
Kennwort	<input type="text"/>
Firma	<input type="text"/>
Nachname	<input type="text"/>
Vorname	<input type="text"/>
Straße	<input type="text"/>
PLZ	<input type="text"/>
Ort	<input type="text"/>
Telefon	<input type="text"/>
Fax	<input type="text"/>
Web URL	<input type="text"/>
BLZ	<input type="text"/>
Bank	<input type="text"/>
Kontonummer	<input type="text"/>
Mitgliedsnummer	<input type="text"/>

Die mit * gekennzeichneten Felder sind Pflichtfelder

Hinweis: Die angegebene Email-Adresse wird als Benutzername verwendet. Alle Rückmeldungen zu versandten Unterlagen werden an diese Email-Adresse zurück gesteuert.

- Als Kennwort vergeben Sie ein Kennwort Ihrer Wahl
- Schließen Sie den Vorgang mit „Benutzer registrieren“ ab. Sie erhalten über den Vorgang eine Bestätigungsmail. Bei Opel erfolgt eine Information, dass Sie sich erfolgreich angemeldet haben.

Schritt 3 – Freischaltung abwarten: Sie erhalten eine Email, in der die Freischaltung bestätigt wird. Melden Sie sich mit der Emailadresse und Ihrem Passwort im Portal an. Sie erhalten folgendes Bild:

Zugang - aktivieren

Die Beschreibung zur Partnerschaftlichen Unfallschadenabwicklung habe ich gelesen.

Ich möchte an der Partnerschaftlichen Unfallschadenabwicklung teilnehmen.

Aktivierungscode:

Dort können Sie die FairPlay - Bedingungen nochmals ansehen und erklären, dass Sie diese zur Kenntnis genommen haben und teilnehmen wollen (2xja ankreuzen).

Sie erhalten in der Mail auch einen Aktivierungscode, den Sie bitte bei der ersten Anmeldung eingeben. Der Anmeldeprozess ist dann mit „Akzeptieren“ abgeschlossen.

Schritt – Lohnmatrix

Bei der ersten Anmeldung kommen Sie auf die Lohnmatrix, die nun noch auszufüllen und zu speichern ist.

Lohnmatrix

Um das Portal nutzen zu können, müssen Sie Ihre Löhne eintragen

Lohntyp	Betrag	
Mechanik	<input type="text"/>	/Std. zzgl. MwSt.
Karosserie	<input type="text"/>	/Std. zzgl. MwSt.
Lackierung (ohne Material)	<input type="text"/>	/Std. zzgl. MwSt.
Dellendrücken	<input type="text"/>	/Std. zzgl. MwSt.

Eigene Lackiererei vorhanden ja

Art der Lackierkostenberechnung

- AZT-Schwacke
- Lackiermaterial prozentual vom Lacklohn
- DAT Materialpunkte

Ihre Angaben sind dann vollständig - Sie können nun Schadenfälle an die Allianz versenden.

Ihre Profildaten und Passwort können Sie immer wieder selbst unter „Profil bearbeiten“ und „Lohnmatrix“ ändern.

Versand von Unterlagen / Abwicklung der Schadensfälle

Rufen Sie hierzu den Menüpunkt „Upload“ auf:

WerkstattPortal 

Profil bearbeiten Lohnmatrix Upload Vorgänge Freigabe

Allianz Administration Hertel Ralf

Upload

Bitte wählen Sie eine Option aus und klicken Sie auf den blauen Pfeil (nach

- Neuer Schadenfall
- Bestehender Vorgang



Sie können hier wählen unter

- „Neuer Schadenfall“ – für den erstmaligen Versand von KV, Totalschäden und Glasschäden
- „bestehender Vorgang“ für die Nachsendung von KV, Rechnungen, Bildern und Nachweisen

Bitte folgen Sie dann den weiteren Masken zur Abfrage der Pflichtdaten und zum Hochladen der Dokumente. Erlaubte Da-

teitypen für Hauptdokumente (KV, Rechnungen) sind: DOC, PDF, RTF, HTM(L), TXT. Die anderen Dokumenttypen (Bilder oder gescannte Unterlagen/Nachweise) können zusätzlich vom Typ JP(E)G, TIF sein.

Besonderheiten

Besonderheiten können Sie immer im Bemerkungsfeld eintragen, z.B. wenn die Abrechnung nach KV an das Autohaus erfolgen soll, wenn der Kunden einen Neu- oder Gebrauchtwagen kauft.

Vorgangsübersicht

Eine Übersicht über die von Ihnen versandten Vorgänge sowie deren Status bei ControlExpert können Sie unter „Vorgänge“ aufrufen.

Kennwort vergessen/ändern

Sollten Sie Ihr Kennwort vergessen haben, können Sie es im Anmeldebild unter „Kennwort vergessen“ neu anfordern. Ändern können Sie Ihr Passwort nach Anmeldung in dem Menüpunkt „Profil bearbeiten“. Sie werden in regelmäßigen Abständen bei der Anmeldung aufgefordert, ein neues Passwort zu vergeben.

Ansprechpartner / Hilfe

Bei allen Fragen zur Benutzung des Portals, Anmeldung, Kennwortvergabe oder fehlenden Rückmeldungen von C€ zu versendeten Kostenvoranschlägen:

Telefonnummer: 02173-84984-450

Bei allen anderen Fragen:

- Herr Hertel 089-3800 – 7240 ralf.hertel@allianz.de
- Herr Gebert 089-3800 - 15511 jan.gebert@allianz.de
- Herr Deuter 089-3800 - 17079 gerhard.deuter@allianz.de

Partnerschaftliche Schadenabwicklung nach dem Fairplay-Konzept

-Teilnahmebedingungen -

Zwischen
Opel Service Partnern

und

Allianz Versicherungs-AG
Vereinte Spezial Versicherung AG
Allianz24

Versicherungsdienste

- GMAC Versicherungsservice

- Nissan Versicherungsdienst
- Peugeot Versicherungsdienst
- Fiat Versicherungsdienst
- VW Versicherungsdienst
- Renault Versicherungsdienst
- Honda Versicherungsdienst
- Citroen Versicherungsdienst
- Summit Versicherungsdienst
- Automotive Versicherungsdienst

Stand 22.04.2008

Kundenservice
Effizienz
Transparenz
Vertrauen

Präambel

Partnerschaftliche Schadenabwicklung bedeutet, dass Werkstatt und Allianz Schadenfälle standardisiert und nach gemeinsam bestimmten Regeln miteinander auf elektronischem Weg abwickeln. Voraussetzung hierfür ist, dass der Kunde mit der Abwicklung einverstanden ist.

Opel Service Partner und Allianz haben das gemeinsame Ziel, eine Schadensabwicklung zu gewährleisten, die folgende Interessen optimal miteinander vereint:

- Die fachlich anspruchsvolle Arbeitsleistung der Opel Service Partner in der Unfallinstandsetzung wird angemessen honoriert auf Grundlage der allgemeinen Verrechnungssätze im Endkundengeschäft.
- Die Gesamtkosten der Schadenregulierung werden reduziert, indem Prozesskosten in der Prüfung minimiert werden und die Schadenfälle von den Opel Service Partnern so vorbereitet werden, wie im Fairplay-Regelwerk definiert.
- Den gemeinsamen Kunden der Opel Service Partner und der Allianz wird unaufgefordert insb. Wertminderung und Nutzungsausfall, sofern entstanden, ausbezahlt, auch wenn sie keinen Rechtsanwalt und frei beruflichen Sachverständigen beauftragt haben.

Fairplay-Regeln

1. Geltungsbereich:
 - alle Schäden zur Kraftfahrtversicherung können nach diesem Partnerkonzept abgewickelt werden.
 - Alle Fahrzeughersteller und -Typen können nach diesem Konzept repariert werden, soweit Sie unter die für Opel geltenden Regelungen (Angaben im Portal von C€) fallen.
 - Privathaftpflichtschäden (z.B. Einkaufswagen gegen Auto) und händlereigene Schäden im Rahmen einer Autohauspolice/ Handel/Handwerkversicherung können nicht auf diesem Weg reguliert werden.
Hier gelten die bisher bekannten Vorgehensweisen.
2. Bei der Schadensabwicklung werden Nebenkosten und Prozesskosten vermieden: klare reparierbare Fälle können auf Basis der Schadenkalkulation reguliert werden (keine Begrenzung der Schadenhöhe); im Bereich der Totalschadengrenze ist keine Schadenkalkulation erforderlich.
3. Der Kunde hat im Kraftfahrt-Haftpflichtfall weiterhin das Recht, einen Rechtsanwalt und/oder freien Sachverständigen hinzuzuziehen, wenn er das ausdrücklich möchte. Die Abwicklung erfolgt dann wie bisher nicht im Rahmen von FairPlay
4. Die Opel Service Partner erstellen professionelle Schadenkalkulationen (z.B. DAT oder Audatex) mit Bilddokumentation und wickeln die Schadenfälle auf elektronischen Weg ab. Ziel: automatisierte Freigabe von 80 % aller Fälle innerhalb weniger Stunden.

5. Opel Service Partner arbeiten professionell nach Herstellervorgabe mit den freigegebenen Werkzeugen und rechnen faire Marktpreise ab:
 - Instandsetzung/Arbeitslohn: normaler Endkundenpreis für AW in Karosserie, Lack und Mechanik
 - Teile: normaler Endkundenpreis, den das Autohaus im Endkundengeschäft verrechnet
 - Mietwagen gemäß Empfehlung OpelRent, siehe Anhang 3
 - Besonderheiten siehe Anhang 1 „Ablauf und Kalkulationsgrundlagen“
6. Allianz verpflichtet sich, die ordnungsgemäß nach den hier definierten Regeln erstellten Schadenskalkulationen und Rechnungen komplett und zügig zu regulieren. Ein Zahlungsziel von 7 Tagen wird angestrebt.
7. Dem Versicherten zustehende Wertminderung, Nutzungsausfall und Kostenpauschale wird durch Allianz unaufgefordert gezahlt, wenn der Versicherte/Geschädigte ein Anrecht darauf hat. Eine explizite Einforderung z.B. durch Rechtsanwalt ist nicht erforderlich.
8. Bei der Instandsetzung kommen ausschließlich Originalteile zum Einsatz.
9. Bei der Wahl der Reparaturmethode werden nach üblichen geltenden Richtlinien auch Rückformungstechnologien / Smart Repair eingesetzt, wenn dies vom Schadenbild und Fahrzeugalter angemessen ist.

10. Allianz verpflichtet sich, keinerlei Schäden aus einem Opel Betrieb in eine andere Werkstatt heraus zu steuern.
11. Die teilnehmenden Opel Service Partner sind einverstanden, dass die Adam Opel GmbH Einblick in die Daten der Schadenskalkulationen und Rechnungen sowie die damit verbundenen Auswertungen erhält, soweit dies zur Steuerung und Weiterentwicklung des Fairplay-Konzepts erforderlich ist.
12. Laufzeit
 - Die Anwendung des Fairplay-Konzepts kann seitens der Opel Service Partner oder Allianz jederzeit per sofort beendet werden.

(Diese Vereinbarung ist im Abwicklungsportal hinterlegt und wird durch Anmeldung des jeweiligen Opel Service Partners aktiviert)

Prüfbericht OPEL - Partnerkonzept

Vorgangsnummer:

Ihre Schadennummer:
50KF08201300

Angaben zur Werkstatt

Autohaus	Mechanik €	Karosserie €	Lack €	Hagel €	Hersteller Prozent v. Lohn	UPE %
eigene Lackiererei vorhanden	103,08	103,08	106,32	103,08	30 / 35 / 35	18

Angaben zum Vorgang

Status	Dokumenttyp	Amtl. Kennzeichen	Fabrikat
Vorgang n.i.O.	DAT Kalkulation		OPEL Vectra C Lim. GTS

Übersicht der Reparaturkosten laut Werkstattkalkulation

Ersatzteile €	Arbeitslohn €	Lacklohn €	Lackmaterial €	Lackierung gesamt €	Nebenkosten €	Summe gesamt €
1073,67	292,06	230,36	80,63	310,99	0,00	1676,72

Prüfergebnis

Leider entsprechen die von Ihnen eingereichten Unterlagen nicht den vereinbarten Standards. Bitte korrigieren Sie den Vorgang und senden Sie den kompletten Vorgang, inklusive aller Anhänge (Bilder, etc.), erneut.

Folgende Hinweise wurden auf Basis der Prüfkriterien im Dokument gefunden:

KAUFMÄNNISCHE PRÜFUNG

Falsches Lacksystem (DAT Materialpunkte / Herstellerangaben mit prozentualem Materialaufschlag)

Bestellformular

Bestellungen bitte an:

BvSK-Service-GmbH, Kurfürstendamm 57, 10707 Berlin

per Fax: 030/25 37 85-10 oder

E-mail: info@bvsk.de

Sonderdruck

„Erstellung von Taxi-Gutachten“

Wir bestellen Stück

Preis pro Exemplar: 10,00 € zzgl. MwSt., Porto/Versand

Anschrift:

Ort / Datum

Stempel / Unterschrift