

SCHADENSABWICKLUNG

Das Auswahlverschulden des Geschädigten

In der Schadenregulierung ist es heute tägliche Praxis, dass praktisch alle Abrechnungen über unfallbedingte Schadenpositionen durch den Schädiger – im Regelfall geschieht dies durch dessen Haftpflichtversicherer – einer allumfassenden Prüfung unterzogen werden.

KURZFASSUNG

Bei einem Unfall ist logischerweise der Schädiger in der Schadenersatzpflicht. Sämtliche Kostenstellen werden heute umfassend geprüft und teilweise auch gekürzt. Der Geschädigte hat bei der Auswahl von Gutachter und Werkstatt in Zusammenhang mit seiner Schadenminderungspflicht lediglich darauf zu achten, dass nicht überhöhte Kosten anfallen, die auch jedem Laien hätten auffallen müssen.

Betroffen sind davon beispielsweise die Vergütungen für das Abschleppen, das Gutachten und die eigentliche Reparatur. Unterschiedliche Prüforganisationen, wie beispielsweise Carexpert und teilweise die DEKRA, arbeiten insoweit entweder selbständig oder in unmittelbarer Abhängigkeit von der Versicherungswirtschaft.

Regelmäßig passiert es dann auch, dass der Geschädigte dem Versicherer die Reparaturrechnung seiner von ihm ausgewählten Werkstatt überlässt, der nach einer sogenannten „Rechnungsprüfung“ einen Teil in Abzug bringt. Immer häufiger geht es in den letzten Jahren dabei um die Frage, ob über das erforderliche Maß hinausgehende Positionen abgerechnet wurden. Diese werden häufig auch dann in Zweifel gezogen, wenn sie von einem unabhängigen Sachverständigen als nach dem Unfall zur Schadensbeseitigung erforderlich festgestellt wurden.

Anspruch auf kompletten Ersatz aller Kosten

In diesen Fällen ist die Rechtsprechung eindeutig: Der Geschädigte, der im Vertrauen auf eine ausgewählte, seriöse Werkstatt eine

Reparatur auf Basis eines ebenfalls durch einen sorgfältig ausgewählten Sachverständigen erstellten Gutachtens ausführen lässt, hat Anspruch auf die Erstattung der angefallenen und von ihm gegebenenfalls bereits verauslagten Reparaturkosten (siehe hierzu auch: „Autohäuser fragen – Rechtsanwälte antworten“).

Es kommt hierbei nicht darauf an, ob die Arbeiten möglicherweise über das erforderliche Maß hinausgegangen sind. Der Geschädigte hat nämlich nur das ihm ohne weiteres Mögliche zur Durchführung einer ordnungsgemäßen Reparatur zu tun. Zusätzliche Nachprüfungen sind von dem Geschädigten nicht zu fordern. Für die Entscheidung, wie eine Reparatur auszuführen ist, sind eben nicht lediglich

objektive Umstände zu berücksichtigen, sondern gerade auch die individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten.

Keine Pflichtumkehr auf den Geschädigten

Eine Werkstatt handelt schließlich nicht als Erfüllungsgehilfe des Geschädigten, § 278 BGB; vielmehr vollzieht sich die Reparatur eben vornehmlich in der Verantwortungssphäre des Schädigers, der ja überhaupt die Reparaturnotwendigkeit erst veranlasst hat. Es liegt also im Verantwortungsbereich des Schädigers, wenn durch schuldhaftes Verhalten beispielsweise einer Reparaturwerkstatt objektiv überhöhte Reparaturkosten fällig geworden

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

Dieselfahrverbote – ein ökonomischer und ökologischer Wahnsinn

Die Arge Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins spricht sich gegen die Verhängung von Diesel-Fahrverboten aus. „In erster Linie treffen die Fahrverbote den kleinen Mann und die kleine Frau und schränken zahlreiche Menschen und Gewerbetreibende in ihrer persönlichen und beruflichen grundgesetzlich garantierten Freiheit ein“, erläutert Rechtsanwalt Andreas Krämer. Dies geschehe, ohne dass es eine wirkliche ökologische Rechtfertigung gäbe.

So erschiene es bereits fraglich, ob die Grenzwerte von 40 Mikrogramm alleine durch Fahrverbote für Diesel-Pkw überhaupt zu erreichen seien. „Erst wenn dies



Foto: Fotobuch/stock.adobe.com

zweifelsfrei feststeht, kann ein solches Verbot allenfalls als ultima ratio betrachtet werden“, erklärt Krämer. Auch die Gleichbehandlung mit anderen „Verschmutzern“ müsse gewahrt bleiben.

Aber auch der Grenzwert selbst erschiene irrational. Dieser, so Krämer, sei vollkommen willkürlich gewählt, obgleich die Gesundheits-



Ab Eintritt eines Verkehrsunfalls laufen unterschiedlichste Kosten auf. Diese sind durch den Schädiger bzw. seine Haftpflichtversicherung zu erstatten. Das Risiko etwaig bei einem Dienstleister überhöhter Kosten kann nicht einfach auf den Geschädigten abgewälzt werden.

Foto: Walter K. Pfärrsch

haft ist, dass dies jeder Laie erkennen kann, wird die Versicherung erfolgreich einen Verstoß gegen die Schadenminderungspflicht einwenden, wenn der Geschädigte dies bei Vereinbarung der Vergütung vor Auftragsvergabe nicht beanstandet hat.

Ungleich schwieriger wird der Vorwurf eines Auswahlverschuldens, wenn er die Sachverständigenwahl nicht allein, sondern nach Vermittlung einer Werkstatt und Beratung durch einen Rechtsanwalt getroffen hat. Es empfiehlt sich also auch aus diesem Grund, in Haftpflichtschäden immer einen Anwalt hinzuzuziehen.

Rechtsanwalt Jürgen Dethlefs ■

den sind. Dieses Risiko kann er nicht auf den Geschädigten abwälzen. Der Geschädigte muss sich im Ergebnis also nicht mit der Werkstatt streiten, wie beispielsweise das Amtsgericht Regensburg mit Urteil vom 11.8.2016 (3 C 824/16) ausgeführt hat:

„(...) es ist, wenn hier dem Geschädigten kein Auswahlverschulden zur Last fällt, grundsätzlich nicht seine Sache, sich nach Beauftragung einer Werkstatt mit der Schadenbeseitigung wegen der Höhe der Rechnung mit dieser auseinanderzusetzen (...)“

Der Geschädigte kann natürlich auch nicht erwarten, dass jede beliebige Reparatur- oder Sachverständigenrechnung den erforderlichen Aufwand zur Schadenbeseitigung darstellt und von der Versicherung immer vollständig zu bezahlen ist.

Wo auf Schadenminderungspflicht zu achten ist

Wenn man also auf das sogenannte Auswahlverschulden abstellt, stellt man auf die Erkenntnismöglichkeiten des Geschädigten ab: Weiß er vor Reparaturbeginn, dass die gewählte Werkstatt noch während der Reparatur seines Fahrzeuges drei Wochen Betriebsferien macht, wird es ihm schwer fallen, einen während dieser Zeit beanspruchten Mietwagen erstattet zu bekommen. Es kann ebenfalls erwartet werden, dass der Geschädigte Sachverständigen- und Reparaturrechnungen auf ein auffälliges Missverhältnis von Preis und Leistung überprüft. Wählt er beispielsweise einen Sachverständigen, dessen Abrechnung so offenkundig überhöht und fehler-

RA JÜRGEN DETHLEFS

ist Fachanwalt für Verkehrsrecht in der Kanzlei Hillmann & Partner mbB in Oldenburg. Seine Schwerpunkte sind Verkehrsschadensrecht, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verkehrszivilrecht und Versicherungsrecht. Er ist Dozent und Autor zu verkehrsrechtlichen Themen sowie Mitglied der Arge Verkehrsrecht des DAV, der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (jetzt Verein Verkehrsgerichtstag e.V.) und ständiger Teilnehmer des Verkehrsgerichtstages in Goslar seit 1997.



Foto: Kanzlei Hillmann & Partner mbB

EHRSRECHTSTICKER +++ VERKEHRSRECHTSTICKER +++ VERKEHRSRECHTSTICKER +++

gefahren bei Überschreiten des Grenzwertes überhaupt nicht feststünden. „Zahlreiche Arbeitsplätze haben eine um ein Vielfaches höhere Belastung und müssten – nimmt man die gesundheitliche Belastung ernst – sofort verboten werden. Selbst Küchen mit klassischem Gasherd müssten geschlossen werden, da dort bei einem aufwendigen Kochen leicht bis zu 4.000 Mikrogramm zusammenkommen“, konstatiert der Verkehrsrechtler. Sogar der mit 4 Kerzen bestückte Adventskranz produziere über 200 Mikrogramm, ohne dass dadurch irgendjemand nachweisbar gesundheitlich zu Schaden komme. Daher sei auch der jüngste Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs zu begrüßen, der „ernstliche Zweifel“ an der Rechtmäßigkeit der vorinstanzlichen verwaltungsgerichtlichen Urteile anmeldet

und der Ansicht ist, dass aus den selbst von der DUH im Eilverfahren vorgelegten Unterlagen keine Gefahr für die Einwohner beweiskräftig hervorgeht. So ließe sich mit der gebotenen Eindeutigkeit nur entnehmen, „dass über die gesundheitlichen Auswirkungen des Gases NO2 eine nur unsichere Datengrundlage besteht und die Studien deshalb durchweg zu dem Ergebnis kommen, dass weitergehende Forschungen notwendig sind“. Zudem gelte, dass weder das Immissionschutzgesetz, noch die zugrundeliegende EU-Richtlinie ein allgemeines Minimierungsgebot für Schadstoffe enthält, so der hessische VGH zur Begründung. Sie würden nur zur Einhaltung eines gemittelten Stickstoffdioxid-Grenzwertes verpflichten. „Die Überschreitung der Grenzwerte genügt deshalb nicht schon für die

Verhängung von zonenbezogenen Fahrverboten.“ Weiterhin rügte der VGH die derzeit gängigen Messungsmethoden. Sie müssten die Lebenswirklichkeit widerspiegeln. Gerade in Deutschland würden die Messstationen allerdings direkt an den vielbefahrensten Straßen aufgestellt. „Es hält sich jedoch kein Mensch über viele Stunden an einer vielbefahrenen Straße auf“, so Krämer. Messstationen müssten demnach an Orten aufgestellt werden, wo sich Menschen wirklich überwiegend und für längere Zeit an frischer Luft aufhalten und bewegen, um glaubhafte Ergebnisse zu liefern. „Nur dann können sie eine Rechtfertigung dafür sein, Freiheit einschränkende Maßnahmen, wie Dieselfahrverbote, zu verhängen.“