

# Der Kfz-Anwalt

Die Fachzeitschrift für alle Rechtsfragen rund um das Kfz



## BRENNPUNKT

*Jochen Pamer*

**AUS AKTUELLEM ANLASS:**

**NOCHMALS ZUR NUTZUNGSAusFALLENTSCHÄDIGUNG  
BEI WIEDERBESCHAFFUNG UND (VERZÖGERTER)  
REPARATUR**

## BEITRAG

*Dr. Andreas Ottofülling*

**RÜCKBLICK: SIEBTES EXPERTENFORUM AUTOMOTIVE  
RECHT (EAR) DER WETTBEWERBSZENTRALE**

## RECHTSPRECHUNGSREPORT

**BGH STÄRKT DIE FIKTIVE SCHADENABRECHNUNG  
NACH EINEM VERKEHRSUNFALL**

**SACHVERSTÄNDIGENKOSTEN NACH BVSK UND MIET-  
WAGENKOSTEN NACH FRACKE ERFORDERLICH**

**REGIONALER RESTWERTMARKT IST IN DER REGEL  
MASSGEBLICH, ANGEBOTE VON VERSICHERERN ÜBER  
„RESTWERTVERMITTLER“ SIND UNSERIÖS UND UNBE-  
ACHTLICH**

# Inhalt

**EDITORIAL** 3

**MELDUNGEN** 4

**BEITRAG** 5

*Dr. Andreas Ottofölling* 5

**RÜCKBLICK: SIEBTES EXPERTENFORUM AUTOMOTIVE RECHT (EAR) DER WETTBEWERBSZENTRALE**

**RECHTSPRECHUNGSREPORT** 8

*BGH, Urt. v. 28.01.2025, AZ: VI ZR 300/24* 10

**BGH STÄRKT DIE FIKTIVE SCHADENABRECHNUNG NACH EINEM VERKEHRСУNFALL**

*LG Aachen, Urt. v. 03.02.2023, AZ: 1 O 219/22* 13

**WERKSTATTRISIKO LIEGT BEIM SCHÄDIGER**

*AG Braunschweig, Urt. v. 05.10.2023, AZ: 116 C 1160/23* 14

**SACHVERSTÄNDIGENKOSTEN NACH BVSK UND MIETWAGENKOSTEN NACH FRACKE ERFORDERLICH**

*AG Köln, Urt. v. 20.12.2023, AZ: 275 C 77/23* 16

**REGIONALER RESTWERTMARKT IST IN DER REGEL MASSGEBLICH, ANGEBOTE VON VERSICHERERN ÜBER „RESTWERTVERMITTLER“ SIND UNSERIÖS UND UNBEACHTLICH**

*AG Münster, Urt. v. 16.08.2023, AZ: 3 C 324/23* 18

**GESCHÄDIGTER IST VOR UNERWARTETEN WERKSTATTKOSTEN GESCHÜTZT**

**BRENNPUNKT** 20

*Jochen Pamer*

**AUS AKTUELLEM ANLASS:**

**NOCHMALS ZUR NUTZUNGS-AUSFALL-ENTSCHÄDIGUNG BEI WIEDER-BESCHAFFUNG UND (VERZÖGERTER) REPARATUREN**

## IMPRESSUM

**Der Kfz-Anwalt** Die Fachzeitschrift für alle Rechtsfragen im Automobilgewerbe **Verantwortlicher Redakteur** RA Jochen Pamer, Tel.: 09171/98 98 60, Fax: 09171/98 98 66, E-Mail: info@autorechtaktuell.de **Redaktion** autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG, Menzelstraße 5, 14467 Potsdam **Manuskripte** Manuskripte sind unmittelbar an die Redaktion zu senden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. autorechtaktuell.de behält sich das Recht zur redaktionellen Bearbeitung der angenommenen Manuskripte vor. **Erscheinungsweise** Monatlich, jeweils zum Monatsende **Bezugspreise / Bestellungen/Kündigungen** Einzelheft: 10,00 € zzgl. Mehrwertsteuer, Jahresaboppreis: 99,00 € zzgl. Mehrwertsteuer. Im Jahresaboppreis enthalten ist die Teilnahme an einem Seminar der Seminarreihe „autorechtaktuell.de – Schadentage“. Kündigungen sind monatlich mit einer Frist von zwei Wochen zum Monatsende möglich. **Herausgeber** autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG, Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Geschäftsführung: Jochen Pamer **Abo-Service** autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG, Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Tel.: 0331/24 34 10 30, Fax: 0331/24 34 10 40, Mail: info@autorechtaktuell.de **Urheberrechte** Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Mit der Annahme des Manuskriptes zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Herausgeber das ausschließliche Vervielfältigungsrecht bis zum Ablauf des Urheberrechts. Das Nutzungsrecht umfasst auch die Befugnis zur Einspeicherung in eine Datenbank sowie das Recht zur weiteren Vervielfältigung zu gewerblichen Zwecken, insbesondere im Wege elektronischer Verfahren einschließlich CD-ROM und Online-Dienste. **Haftungsausschluss** Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge wurden nach bestem Wissen und Gewissen geprüft. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann jedoch nicht übernommen werden. Eine Haftung für etwaige mittelbare oder unmittelbare Folgeschäden oder Ansprüche Dritter ist ebenfalls ausgeschlossen. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht notwendig die Meinung der Redaktion wieder. **Anzeigenleitung** autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG, Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Tel.: 0331/24 34 10 30, Fax: 0331/24 34 10 40, Mail: info@autorechtaktuell.de **Anzeigenpreise** auf Nachfrage **Satz** autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG, Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Tel.: 0331/24 34 10 30, Fax: 0331/24 34 10 40, Mail: info@autorechtaktuell.de

## EDITORIAL

# Sind wir tatsächlich Wohlstandsverwahrlost?

Immer häufiger ist der Begriff der „Wohlstandsverwahrlosung“ zu hören und zu lesen. Damit ist jedoch nicht die Politik mit ihren teilweise nicht nachvollziehbaren Entscheidungen gemeint, sondern das allgemeine Anspruchsdenken der Bevölkerung.

Es scheint, als würde jeder davon ausgehen, dass der Staat für ihn da sein und finanziell aufkommen muss, ohne dass er selbst einen Beitrag hierzu leisten muss.

Die einst in der Politik formulierte Prämisse „Frage nicht, was der Staat für dich tun kann, sondern was du für den Staat tun kannst“ mag heute unattraktiv wirken, doch in ihr birgt sich nach wie vor eine große Wahrheit.

Wir dürfen uns in diesem Kontext nicht auf unseren bisherigen Errungenschaften ausruhen. Stattdessen sollten wir unseren Blick erweitern und nicht nur auf uns selbst schauen, sondern vorausschauend denken und entsprechend handeln.

Besonders in wirtschaftlich unsicheren Zeiten ist es wichtig, dass wir uns zunächst selbst zu helfen versuchen, bevor wir vorschnell und unkritisch nach fremder oder staatlicher Unterstützung rufen.

Wenn wir so agieren, sind wir nicht wohlstandsverwahrlost, sondern beweisen stattdessen ein Bewusstsein für Wohlstandsverantwortung.

*Potsdam/Roth im Mai 2025*  
Rechtsanwalt Jochen Pamer



**RA Jochen Pamer**  
Schriftleitung



Bild: magele-picture – stock.adobe.com

## MELDUNGEN

### KFZ-BESTAND STEIGT WEITER

Laut Angaben einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg steigt der Kfz-Bestand stetig weiter. Zum 01.01.2025 belief sich der Bestand an Kraftfahrzeugen auf 61,1 Millionen, darunter 49,3 Millionen Pkw. Die Zahl der Benziner liegt hierbei bei 60,6%; Dieselfahrzeuge 28%, Hybridfahrzeuge 7,2% und Elektrofahrzeuge machen 3,3% aus.

Auch das Durchschnittsalter der Pkw ist gestiegen und liegt nunmehr bei 10,6 Jahren.

Im Januar und Februar 2025 verzeichneten Elektrofahrzeuge einen Zulassungszuwachs von 41% im Vergleich zum Vorjahr, wobei dies allerdings nicht auf private Neuzulassungen zurückzuführen ist, sondern primär im Dienstwagenbereich zu beobachten ist - so der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

### KEINE VERPFLICHTENDEN GESUNDHEITSTESTS FÜR ÄLTERE AUTOFAHRENDE

Das Europäische Parlament und das Gremium der 27 Mitgliedstaaten einigten sich nicht auf die Forderung nach regelmäßigen Untersuchungen für Senioren. Vielmehr soll es den einzelnen EU-Ländern überlassen bleiben, ob sie obligatorische Überprüfungen bei der Ausstellung und Verlängerung der Fahrerlaubnis einführen möchten.

Die grüne Europaabgeordnete Jutta Paulus teilte hierzu mit, dass zwar überprüft werden müsse, lediglich das „Wie“ legen die Mitgliedsstaaten fest. Denkbar sei hier beispielsweise eine amtsärztliche Untersuchung, der Besuch beim Hausarzt oder lediglich das Ausfüllen eines Fragebogens.

Entsprechende Vorgaben für Senioren dieser Art gibt es bereits in Spanien, Dänemark, Italien oder den Niederlanden.

Ein Führerschein soll zukünftig eine Gültigkeit von 15 Jahren haben.

### NEUE EU-RICHTLINIE ZUM DIGITALEN FÜHRERSCHEIN

Bis 2030 wird der sogenannte digitale Führerschein obligatorisch. Gemäß der neuen Richtlinie muss bis dahin in allen Mitgliedstaaten der EU ein digitaler Führerschein ausgestellt werden, der EU-weit anerkannt ist.

Neben dieser Fahrerlaubnis auf dem Smartphone wird es jedoch weiterhin die Möglichkeit geben, auf Anfrage einen Führerschein im Scheckkartenformat zu erhalten.

### LAUFZEITVORGABE FÜR BRIEFE AB 01.01.2025

Mit dem 2024 verabschiedeten Postmodernisierungsgesetz (PostModG) haben sich die sogenannten Laufzeitvorgaben für Briefe ab dem 01.01.2025 geändert.

Insoweit wurden verschiedene gesetzliche Vorschriften im Hinblick auf Bekanntgabe- oder Zugangsfiktion angepasst, wie z.B. § 357 Abs. 2 Satz 2 PostModG, der nunmehr lautet:

*„Bei Übersendung durch die Post gilt die Mitteilung am vierten Tag nach der Aufgabe zur Post als be-*

*wirkt, sofern nicht die Partei glaubhaft macht, dass ihr die Mitteilung nicht oder erst in einem späteren Zeitpunkt zugegangen ist.“*

Diese Fiktion ist für verschiedene Fristberechnungen äußerst wichtig.

### CAR-SHARING-ANGEBOTE STEIGEN RASANT

Die Fahrzeugflotte der Carsharing-Anbieter in Deutschland ist in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich gewachsen. Während sie im Jahr 2005 noch rund 2.600 Fahrzeuge umfasste, stieg die Zahl bis 2015 auf 15.400 und erreichte im Jahr 2025 etwa 45.400 Fahrzeuge.

Laut Angaben des Bundesverbands CarSharing gab es im Januar 2025 in Deutschland Carsharing-Angebote an 1.393 Standorten.

### DROHNE ERKENNT ROTLICHTVERSTÖSSE

Laut Angaben der Hamburger Polizei ist die Bildtechnik von Drohnen, die Rotlichtverstöße erkennen, inzwischen so ausgereift, dass sie sowohl das Kennzeichen des Fahrzeugs als auch die sogenannte „Überfahrzeit“ in hoher Qualität festhalten kann.

Wie der Verfasser selbst feststellen kann, werden Rotlichtzeichen zunehmend missachtet. Die Hamburger Polizei hält bei weiterem Erfolg der Rotlichtdrohnen einen Einsatz dieser Technik auch für die weitere Verkehrsüberwachung für möglich.



Bild: Andrey Popov - stock.adobe.com

# Rückblick: Siebtes Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale

*Dr. Andreas Ottofölling*

## VORWORT VON RA JOCHEN PAMER

Das Wettbewerbsrecht in der Automobilbranche ist für viele Anwaltskanzleien oft kein aktuelles Thema oder wird nur als Nebengebiet behandelt, in das man sich nicht vertieft einarbeiten möchte. Solche Fälle werden häufig sogar abgelehnt, um Fehler oder fehlerhafte Beratungen zu vermeiden.

Eine Alternative wäre, diese Fälle im Einverständnis der potenziellen Mandantschaft an die zuständigen Stellen der Kfz-Innungen oder der Verbände der Automobilwirtschaft weiterzuleiten, da diese sich häufig mit dieser Thematik befassen bzw. befassen müssen.

Auch die Wettbewerbszentrale ist hier ein relevanter Ansprechpartner. Der Rückblick von Dr. Andreas Ottofölling bietet einen Überblick über spezialisierte Referenten, die für Mandanten mit spezifischen Fragen vermittelt werden können.

In leichter Abwandlung könnte dann gesagt werden, dass man zumindest jemanden kennt, der diesen Themenbereich beherrscht.

Das nunmehr siebte Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale fand bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen am 20. Februar 2025 statt. Stationen davor waren die BMW-Welt in München, die Autostadt von Volkswagen in Wolfsburg, die „IAA-Messestadt“ Frankfurt, die „Toyota-Collection“ in Köln, der Deutschlandsitz von Mitsubishi in Friedberg sowie „Nationales Automuseum The Loh Collection“ im mittelhessischen Dietzhölztal-Ewersbach. Neben Vertretern von nationalen und internationalen Automobilherstellern sowie großen Automobilhändlern waren erneut wieder in der Automobilbranche tätige Rechtsanwälte namhafter Kanzleien sowie Juristen von Kfz- und anderen Fachverbänden vertreten.

Zum zweiten Mal nun fand am Vorabend in einem Restaurant ein Get-Together mit den Referenten und Teilnehmenden statt. Es waren zahlreiche Gäste das erste Mal dabei. Ein fachlicher Austausch in entspannter Atmosphäre war wieder eine gute Vorbereitung für den folgenden Tag, der vor allem juristischen Input zu aktuellen Themen aus dem Wettbewerbsrecht, dem gewerblichen Rechtsschutz sowie dem Datenschutz aber auch technische Einblicke in automatisiertes Fahren lieferte.

Wie bisher auch hat der Verfasser das Expertenforum Automotive Recht eröffnet und moderiert.

Den Vortragsauftakt machte Prof. Dr.-Ing. Steven Peters, Technische Universität Darmstadt, Institute of Automotive Engineering (FZD). Er referierte zum Thema „Deutschlands automobile Zukunft: Automatisierung und Wertstabilität – nicht ohne Juristen!“. Dabei stellt er kurz die Testfahrzeuge des Instituts vor, die großen Herausforderungen des automatisierten Fahrens sowie den aktuellen Stand dessen, was derzeit rechtlich erlaubt ist. Außerdem ging er auf das Problem der Erklärbarkeit von KI für alle an dem Prozess Beteiligten (Entwickler, Tester, Regulatoren, Nutzer, Gerichte) ein. Und schließlich widmete er sich der Frage: Wie kann man ein Fahrzeug so gestalten, dass es im Zeitalter des „softwaredefinierten Fahrzeugs“ wertbeständig ist und attraktiv bleibt? Kurzum: Wie kommt man vom „Smartphone auf Rädern“ zur „Wohnung auf Rädern“? Abschließend forderte er ein Umdenken: Die Gesamtfahrzeugarchitektur müsse über Produktgenerationen hinweg modular werden (anstelle von Varianten), ein Entwicklungsprozess zur Ermöglichung einer (teilweisen) Rückwärtskompatibilität sei ebenso notwendig wie Compliance-Prozesse vom „Soft-

ware-Update-Management-Prozess“ zum „Hardware-Upgrade-Management-Prozess“ / „Funktions-Upgrade-Management-Prozess“.

Mit dem Thema „Ein Jahr neue Pkw-EnVKV – Risiken und Nebenwirkungen (oder: hat sich was in der Rechtsverfolgung geändert?)“ hatte Rechtsanwalt Sascha Leyendecker, Augsburg, ein brandaktuelles Thema vorbereitet. Die neue Pkw-EnVKV trat am 23. Februar 2024 in Kraft. Die aufgeworfene Frage beantwortete der Referent mit einem klaren „Nein“. Die Abmahnungen seien nach wie vor das Ergebnis einer sehr kleinlichen Rechtsauslegung und betreffen sehr oft fehlerhafte Kennzeichnungen, die das Ergebnis von Zufällen, „Sekundenversagen“ oder Schnittstellenfehlern seien. Gleichzeitig würden Ansprüche auf Zahlung von Vertragsstrafen geradezu

die Teilnehmenden mit auf eine Reise die unter dem Thema stand: „Gewinnabschöpfung (§ 10 UWG) und Abhilfeklage in der Automobilbranche – reale Gefahr oder Placebo?“. Er hat zunächst ausführlich die Hintergründe dargelegt (Umsetzung der EU-Verbandsklagenrichtlinie 2020/1828, mit „Sammelklage“ auf Leistung; national: Verbandsklagenrichtlinienumsetzungsgesetz (VRUG) vom 16.02.2023) bevor er die Abhilfeklage mit Anspruchsberechtigung und Aktivlegitimation und die weiteren prozessualen Voraussetzungen sowie die Auswirkungen eines solches Klageverfahrens vorstellte. Das seien in der Praxis dann Klagen auf Zahlung mit für alle Verbraucher einheitlichem Lebenssachverhalt, z.B. wegen kollektiver Preiserhöhungen gemäß einheitlicher AGB. Die bisher geführten und registrierten Klageverfahren seien beim Bundesamt für Justiz im Verbandsklagenregister online einsehbar. Diese Klagen (bis auf eine) betreffen einseitige Maßnahmen auf Zahlung wegen Preiserhöhungen bspw. bei einem Fernwärmeanbieter, Energieversorger, Telefonieanbieter, Streamingdienst etc.

Im Anschluss daran hat der Referent die Neufassung der Verbandsklage nach § 10 UWG (Gewinnabschöpfung) und die einzelnen Tatbestandsmerkmale anhand der Kommentarliteratur und – soweit vorhanden – Rechtsprechung vorgestellt.

Während RA Hamacher bei der Abhilfeklage keine wirkliche Gefahr für die Automobilbranche sieht, hält er bei dem Gewinnabschöpfungsanspruch solche Klagen im Hinblick auf die Verletzung von Regelungen der Pkw-EnVKV sowie bei irreführenden Umweltaussagen durchaus für denkbar. Abschließend riet er zu erhöhter Sorgfalt, insbesondere bei jeglicher Kommunikation von umweltbezogener oder weiterer „ESG“-Werbung. Deswegen sei die Anpassung der Unternehmens-Compliance auch auf eine „UWG-Compliance“ empfehlenswert.

Am Vormittag folgte dann noch der Vortrag von Rechtsanwältin Anne-Caroline Wegner, LL.M., Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Düsseldorf, zum Thema: „Direktvertrieb durch den Kfz-Hersteller – Theorie und Praxis“. Die Referentin stellte zunächst die Historie der (typischen) Vertriebssysteme vor. Sie befasst sich ausführlich mit dem Direktvertrieb im Agenturmodell und stellte den Status Quo verschiedener Fahrzeughersteller vor. Dabei ging sie auch darauf ein, was aus Sicht der Hersteller das Interessante sei. Sie legte alsdann dar, warum Preisbindung (Kundenbeschränkungen) keine kartellrechtliche relevanten Kernbeschränkungen seien. Im Weiteren zeigte sie dann die Vor- und Nachteile des Agenturvertriebs auf. Sodann widmetet sich die Vortragende dem Direktvertrieb im Vertragshändlermodell. Neben der historischen Perspektive



Bild: Dr. Ottofülling

extensiv geltend gemacht. Anhand von Beispielen aus der Praxis hat der Referent dies den Teilnehmenden anschaulich dargelegt. Außerdem ging er noch auf Detailfragen zu speziellen Regelungen der Pkw-EnVKV ein und auf kennzeichenpflichtige Besonderheiten wie die „Neuwageneigenschaft“ im Sinne dieser Verordnung, Deklaration von Plug-in-Hybridfahrzeugen, Spannbreitenangaben, Art und Weise der Kennzeichnung sowie den maßgeblichen Zeitpunkt der Darstellung der Werte bei elektronischer Werbung.

Der nächste Referent, Rechtsanwalt Karl Hamacher, JONAS Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Köln, nahm

erläuterte sie den Ausgangspunkt der BGH-Rechtsprechung zu den Alleinvertriebssystemen. Außerdem ging sie auf die rechtlichen Grenzen bei der „unverbindlichen Preisempfehlung“ unter Berücksichtigung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) ein. Abschließend beleuchtete sie die Frage, ob die BGH-Rechtsprechung auch für Mobilitätsdienstleistungen gelte.

Am Nachmittag referierte Rechtsanwalt Bolm vom Hamburger Büro der Wettbewerbszentrale zu einem für die Branche praxisrelevanten Thema: „Influencer-Werbung und Kundenbewertungen in der Automobilwerbung – wettbewerbsrechtliche Do’s & Don’ts“. Dabei zeigte er zunächst anhand von Zahlen, wie weit verbreitet Werbung auf Social Media Kanälen ist und unter welchen Voraussetzungen Influencer-Werbung akzeptiert wird. Sodann präsentierte er typische Erscheinungsformen dieser Werbegattung in der Automobilwirtschaft. In einem weiteren Punkt erläuterte er die vom BGH aufgestellten Voraussetzungen, unter denen eine solche Werbung zulässig ist. Dabei ging er – unter Vorstellung von Fällen aus der Praxis – auch auf die unterschiedlichen Möglichkeiten ein, wie eine solche Werbung gekennzeichnet werden muss, um nicht beanstandet zu werden. Dem schlossen sich Haftungsfragen der Influencer und der Unternehmen an für die geworben wird. Sodann stellte er aktuelle Gerichtsverfahren der Wettbewerbszentrale vor.

Hier werden in den nächsten Jahren einige obergerichtliche Urteile gesprochen werden, so dass die teilweise noch offenen Rechtsfragen einer Klärung zugeführt werden können. Im Folgenden kam der Referent zu den (wettbewerbs-)rechtlichen Fragen rund um das Thema „Kundenbewertungen“; auch ein Instrument, welches Automobilhandelsunternehmen auf ihren Webseiten einbinden, um die Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen, indem sie auf die Bewertung durch einen „neutralen“ Dritten verweisen. Hierzu gibt es ebenfalls im UWG verankerte Informationspflichten, die es zu be-

rücksichtigen gilt. So besteht bspw. eine Pflicht, über Echtheitsprüfungen beim Zugänglichmachen von Bewertungen zu informieren, wonach das „Ob“ und das „Wie“ geprüft wurde, dass Bewertungen von echten Nutzern stammen.

Der nächste Referent, Michael Will, Präsident des Bayerischen Landesamtes für Datenschutzsicherheit, Ansbach, widmete sich dem Thema „Automotive auf dem Prüfstand der Datenschutzaufsicht – Prüfpraxis, Sanktionen, Befugnisse, Auskunftsansprüche“. Hier erhielten die Teilnehmenden einen erhellenden Einblick in die Tätigkeit der in einem Bundesland zuständigen Behörde, wenn es um die Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorschriften und damit verbundene verwaltungsrechtliche Prozesse geht, wie etwa um Meldungen oder Verwaltung von Datenschutzangelegenheiten. Im Jahr 2024 seien gut 6.000 Beschwerden und Kontrollanregungen beim BayLDA eingegangen. Seit Mai 2018 ist die DSGVO in Kraft und damit die „Schonfrist“ für Unternehmen abgelaufen. Das gelte auch für die Automobilbranche. Der Referent zeigte anschaulich auf, wie die Prüfpraxis aussieht und auf was sich Automobilhersteller, Zulieferunternehmen aber auch Autohandelsgruppen einstellen müssen, wenn es aufgrund von Beschwerden zum Tätigwerden der Datenschützer kommt. Bei der Feststellung von entsprechenden Verstößen würden nicht selten hohe Geldbußen verhängt, um die Sicherstellung datenschutzrechtlicher Belange zu gewährleisten. Das könne richtige weh tun und auf die leichte Schulter solle man die datenschutzrechtlichen Anforderungen nicht nehmen. Aber auch der um-



Bild: Dr. Ottofülling



Bild: Dr. Ottofülling

gekehrte Weg sei möglich, dass ein Automobilhersteller den Kontakt zu den Datenschutzaufsichtsbehörden suche, um wegen der Einführung neuer Verfahren zur Verarbeitung von Fahrzeugdaten (z.B. zwecks Verbesserung von Fahrsicherheitsystemen) diese zu informieren und datenschutzrechtliche Rahmenbedingungen im Vorfeld abzuklären.

Die Vortragsreihe beendete der Verfasser auch dieses Mal mit dem Thema „Automotive Fallrechtspraxis der Wettbewerbszentrale“. Anhand von Werbebeispielen zur Anbieterkennzeichnung wies er die Zuhörer auf die Regelungen im Digitale Dienste Gesetz (DDG; welches das TMG abgelöst hat) hin. Erstaunlich, dass nach wie vor viele Auftritte – gerade bei Facebook, Instagram, LinkedIn & Co. – von Automobilherstellern und Automobilhandelsgruppen noch nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Weiter ging es dann mit Fällen

schluss wurden Fälle zu Fragen der Beschaffenheit und Verkehrsfähigkeit von Zubehöerteilen ebenso vorgestellt wie solche zu Produkteigenschaften und Leistungsangaben. Bei den sog. marktverhaltensregelnden Normen ging es um den von der EU beschlossenen Wegfall der Online-Streitbeilegungsplattform zum 20.07.2025. Und es ging um einige spezielle Neuregelungen zur Produktsicherheitsverordnung. Abschließend gab es dann noch einige Informationen zur SEPA-Verordnung.

Im Anschluss an die Vorträge wartete auf die Teilnehmenden eine individuelle Führung durch das Porsche-Museum. Es gab interessante Einblicke in das Leben des technikbegeisterten Ferdinand Porsche, der 1875 in Böhmen geboren wurde und schon mit 13 Jahren elektrische Klingeln und mit 16 Jahren elektrisches Licht in seinem Elternhaus installierte. Im väterlichen Betrieb absolvierte er eine Spenglerlehre, anschließend war er bei verschiedenen bekannten Firmen tätig, wo er u.a. einen elektrischen Radnabenmotor, einen Allradantrieb sowie ein erstes Hybridauto entwickelte. Sein Entwicklungsdrang lässt ihn Automobile, Lkw, Flugmotoren sowie Sport- und Rennwagen entwerfen. Mit einem eigenen Konstruktionsbüro legt er 1931 den Grundstein für das spätere gleichnamige Unternehmen. Berühmtester Entwurf von Ferdinand Porsche wird der „Volkswagen“, der Jahre später zu einem der meistverkauften Modelle – bekannt als „VW Käfer“ – avanciert und maßgeblich für den Unternehmenserfolg von Porsche wird.

Gut 80 Fahrzeuge der ca. 700 Autos umfassenden Porsche-Sammlung werden im Museum präsentiert. Zu einzelnen der Exponate gab es interessante technische aber auch andere Hintergrundinformationen wie vormalige Fahrzeugbesitzer, Historie der Autos usw. Die Teilnehmenden waren begeistert von dem, was sie gesehen und gehört haben.

Das nächste Expertenforum Automotive Recht (EAR) ist geplant für den 25./26. Februar 2026.

### Das nächste Expertenforum Automotive Recht (EAR) ist geplant für den 25./26. Februar 2026.

Dr. Andreas Ottofüllung ist seit gut drei Jahrzehnten als Rechtsanwalt tätig und hat lange Jahre den Bereich Süd (München, Stuttgart) der Wettbewerbszentrale geleitet. In seinem Schwerpunktbereich betreute er unter anderem den Bereich des Sachverständigen- und Prüfungingenieurwesens sowie die Automobilbranche. Er ist Mitautor beim Münchener Kommentar Lauterkeitsrecht, Verfasser zahlreicher Beiträge sowie Referent zu wettbewerbsrechtlichen Themen.



Bild: Dr. Ottofüllung

betreffend die Werbung mit sog. vollhandwerklichen Leistungen, also solchen die dem Kraftfahrzeugtechniker-, dem Karosserie- und Fahrzeugbauer-, dem Maler- und Lackierer- oder dem Glaserhandwerk zuzuordnen sind. Alsdann wurde die Preiswerbung mit Fällen näher beleuchtet: Gesamtpreise ohne Transport- und Bereitstellungskosten oder Eroberungsprämien sowie Zusatzkosten für Reifen, Leasingangebote mit fehlenden Pflichtangaben nach der Preisangabenverordnung, „Bestpreiswerbung“, Angabe veralteter Preise, „Umweltprämie“, Preisschaukeleien sowie die fehlende Angabe eines Referenzpreises nach § 11 PAngV. Im An-



# BVSK *KFZ-SACHVERSTÄNDIGE*

qualifiziert unabhängig neutral

## IHR GUTES RECHT: 100 %

Nur ein 100 %-Gutachten garantiert 100 % Schadenersatz  
... deshalb lieber gleich zum BVSK-Sachverständigen



Bei einem unverschuldeten Unfall jenseits der Bagatelle müssen Sie keine unnötigen Kompromisse eingehen. Mit dem Gutachten eines BVSK-Sachverständigen dokumentieren Sie 100 % Ihres Fahrzeugschadens.

BVSK-Sachverständige:

- unabhängig und freiberuflich
- ausnahmslos Ingenieure, Kfz-Meister oder Techniker
- vollständige Darstellung der erforderlichen Reparaturkosten, auch bei Sonderfahrzeugen (z. B. Taxen)
- Portfolio: u.a. Oldtimerbewertung, Lackschäden, Schäden durch Waschanlagen, Bewertungen von Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieben, Havarieschäden, Motorschäden u.v.m.

Jetzt Ihren BVSK-Sachverständigen finden unter: [www.bvsk.de](http://www.bvsk.de)

## RECHTSPRECHUNGSREPORT

# BGH stärkt die fiktive Schadenabrechnung nach einem Verkehrsunfall

BGH, Urteil vom 28.01.2025,  
AZ: VI ZR 300/24

## HINTERGRUND

Der Kläger nimmt den beklagten Haftpflichtversicherer auf Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall in Anspruch. Das vorgehend vom Kläger veranlasste Sachverständigengutachten, auf dessen Grundlage er seinen Schaden gegenüber der Beklagten abrechnete, wies Reparaturkosten in Höhe von 3.087,80 € netto aus. Während eines Urlaubs in der Türkei ließ der Kläger sein Fahrzeug vollständig sach- und fachgerecht reparieren. Zu den Kosten dieser Reparatur macht er keine Angaben. Die beklagte Versicherung zahlte nicht.

Mit seiner Klage verlangt der Kläger Schadenersatz in Höhe von 4.178,05 € (3.087,80 € Reparaturkosten, merkantiler Minderwert, Sachverständigenkosten, Nutzungsausfallentschädigung, Unkostenpauschale) nebst Rechtsanwaltskosten und Zinsen. Das vorgehend AG Meinerzhagen (Urteil vom 28.11.2022, AZ: 4 C 67/22) hat die Klage abgewiesen, da diese unschlüssig sei. Der Kläger könne nur die im Ausland tatsächlich angefallenen Reparaturkosten verlangen, zu denen er aber nicht vorgetragen habe.

Auf die Berufung des Klägers hat das LG Hagen (Westfalen) (Urteil vom 23.08.2024, AZ: 7 S 2/23) nach Beweisaufnahme das Urteil des AG Meinerzhagen teilweise abge-

ändert. Es hat die Beklagte auf der Grundlage einer Haftungsquote von 40 % zu ihren Lasten zur Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 1.583,48 € (davon 1.132,38 € Reparaturkosten) nebst Rechtsanwaltskosten und Zinsen verurteilt.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision begehrt die Beklagte die Wiederherstellung des Urteils des AG Meinerzhagen - ohne Erfolg.

## AUSSAGE

Das Berufungsgericht hat aufgrund der vom Kläger gewählten fiktiven Schadenabrechnung die Reparaturkosten rechtsfehlerfrei zuerkannt. Entgegen der Ansicht der Revision war der Kläger nicht verpflichtet, zu den tatsächlichen Kosten der sach- und fachgerecht durchgeführten Reparatur in der Türkei vorzutragen.

Der Geschädigte eines Kraftfahrzeugsachschadens hat bei Ausübung der Ersetzungsbefugnis des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB die Wahl, ob er fiktiv nach den Feststellungen eines Sachverständigen oder konkret nach den tatsächlich aufgewendeten Kosten abrechnet. Bei fiktiver Abrechnung ist der objektiv zur Herstellung erforderliche Betrag ohne Bezug zu tatsächlich getätigten Aufwendungen zu ermitteln. Der Geschädigte, der nicht verpflichtet ist, zu den von ihm tatsächlich veranlassten oder auch nicht veranlassten Herstellungsmaßnahmen konkret vorzutragen, disponiert hier dahin, dass er sich mit einer Abrechnung auf einer abstrahierten Grundlage zufrieden gibt.

Nach diesen Grundsätzen hat der Geschädigte regelmäßig Anspruch auf Ersatz der in einer markengebundenen Fachwerkstatt anfallenden Reparaturkosten - unabhängig davon, ob er das Fahrzeug voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt. Bei der fiktiven Schadenabrechnung genügt der Geschädigte dem Gebot der Wirtschaftlichkeit nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB im Allgemeinen, wenn er der Schadenabrechnung die üblichen Stundenverrechnungssätze einer markengebundenen Fachwerkstatt



Bild: burdun - stock.adobe.com

zugrunde legt, die ein von ihm eingeschalteter Sachverständiger auf dem allgemeinen regionalen Markt ermittelt hat. Dasselbe gilt für die Kosten der Ersatzteile.

Allerdings muss sich der Geschädigte bei fiktiver Schadenabrechnung gemäß § 254 Abs. 2 BGB vom Schädiger – auch noch im Rechtsstreit – auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen freien Fachwerkstatt verweisen lassen, wenn der Schädiger darlegt und gegebenenfalls beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Werkstatt entspricht und wenn er gegebenenfalls vom Geschädigten aufgezeigte Umstände widerlegt, die diesem eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt unzumutbar machen würden.

Angesichts dieser Rechtslage hat der Senat entschieden, dass auf der Grundlage einer preiswerteren Reparaturmöglichkeit abzurechnen ist, wenn ein Verweis der Schädigerseite darauf nicht einmal erforderlich ist, weil der Geschädigte die Möglichkeit einer vollständigen und fachgerechten, aber preiswerteren Reparatur selbst darlegt und sogar wahrgenommen hat (Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 - VI ZR 24/13, VersR 2014, 214 Rn. 11).

Mit Verweis auf dieses Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 vertreten nicht nur die Revision und das Amtsgericht im Streitfall, sondern auch Teile der Rechtsprechung und Literatur die Ansicht, wenn eine sach- und fachgerechte Reparatur des Fahrzeugs in dem Umfang erfolgt sei, den der Sachverständige für notwendig gehalten habe, dann sei der Schadenersatz auf die tatsächlich angefallenen Bruttokosten begrenzt. Andernfalls bestehe die Gefahr einer unzulässigen Bereicherung durch den Unfall. Die Forderung weiterer fiktiver Repa-

raturkosten sei dann unschlüssig. Auf dieser Grundlage wird eine Verpflichtung zur Darlegung der tatsächlichen Reparaturkosten oder zur Vorlage der Reparaturrechnung angenommen.

Die Gegenmeinung verweist darauf, wenn der Geschädigte bei erfolgter sach- und fachgerechter Reparatur den tatsächlichen Aufwand darlegen müsse, bedeute dies die Aufgabe der Rechtsprechung zur fiktiven Abrechnung. Dies sei dem Senatsurteil vom 3. Dezember 2013 nicht zu entnehmen und führe zu zufälligen Ergebnissen, je nachdem, ob der Geschädigte die Reparatur vor oder nach Abschluss der Schadenregulierung durchführen lasse.

Die zuerst genannte Ansicht wie auch die Revision, die der Meinung ist, der Kläger müsse im Streitfall zu den Reparaturkosten in der Türkei vortragen, verkennen die Tragwei-

Dem Geschädigten kann auch nicht mangels Vorlage einer Reparaturkostenrechnung oder Vortrags zu den tatsächlich angefallenen Reparaturkosten Schadenersatz versagt werden. Richtschnur für den vom Schädiger nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zu leistenden Ersatz sind nicht die vom Geschädigten tatsächlich aufgewendeten Reparaturkosten, sondern der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag. Bei der Ermittlung dieses Betrags sind im Rahmen der fiktiven Abrechnung Gesichtspunkte, die eine tatsächlich durchgeführte Reparatur (gleich an welchem Ort) betreffen, grundsätzlich irrelevant.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Senatsurteil vom 03.12.2013. Darin heißt es zwar:

*„Deshalb beläuft sich auch im Rahmen einer fiktiven Abrechnung der zur Herstellung erforderliche*



Bild: v. poth – stock.adobe.com

te der Ersetzungsbefugnis und der Dispositionsfreiheit des Geschädigten nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB. Bei der fiktiven Abrechnung hat der Geschädigte weder darzulegen, dass er seinen Unfallwagen hat reparieren lassen, noch auf welche Weise und in welchem Umfang die Reparatur durchgeführt worden ist.

*Geldbetrag auf die tatsächlich angefallenen Bruttokosten, wenn der Geschädigte seinen Kraftfahrzeugsachschaden sach- und fachgerecht in dem Umfang reparieren lässt, den der eingeschaltete Sachverständige für notwendig gehalten hat, und die von der beauftragten Werkstatt berechneten*

### *Reparaturkosten die von dem Sachverständigen angesetzten Kosten unterschreiten“*

Diese Aussage bezieht sich jedoch auf einen vom Streitfall abweichenden Sachverhalt. Im dortigen Fall war ein Verweis der Schädigerseite auf eine gleichwertige, aber günstigere Reparaturmöglichkeit in einer dem Geschädigten mühelos und ohne Weiteres zugänglichen Werkstatt nicht erforderlich, weil der Geschädigte hierzu selbst – auch zu den Kosten der in einer Fachwerkstatt an seinem Wohnort durchgeführten Reparatur – vorgetragen hatte. Damit hatte der Geschädigte selbst eingeräumt, dass die Voraussetzungen der Schadenminderungspflicht erfüllt sind.

So liegt der Fall hier aber nicht. Der Kläger hat die fiktive Abrechnung der Reparaturkosten gewählt und nicht selbst zu einer gleichwertigen, aber günstigeren Reparaturmöglichkeit in einer ihm mühelos und ohne Weiteres zugänglichen Werkstatt vorgetragen.

Um eine solche Werkstatt, auf die die Beklagte den Kläger hätte verweisen können, handelt es sich bei der Reparaturmöglichkeit in der Türkei von vornherein nicht, wie die Revision selbst erkennt. Etwaige finanzielle Vorteile, die der in Deutschland wohnende Kläger durch die Reparatur seines hier zugelassenen Fahrzeugs in der Türkei erzielt hat, sind im Rahmen der fiktiven Schadenabrechnung nicht zu berücksichtigen.

### PRAXIS

Ein wichtiges Urteil zur fiktiven Abrechnung. Hier ließ der Kläger sein Auto nach einem Unfall in Deutschland anschließend in der Türkei fachgerecht reparieren. Es ist davon auszugehen, dass die Reparatur preiswerter war, als im Gutachten prognostiziert. Er rechnete aber weiter fiktiv ab und schwieg zu den Kosten.

Der BGH stellt nun klar: Es gibt keine Verpflichtung, bei fiktiver Abrechnung zu den tatsächlichen Kosten vorzutragen. Entscheidend für den vom Schädiger zu leistenden Ersatz ist allein der zur Herstellung erforderliche Geldbetrag auf Basis des Gutachtens. Was eine tatsächlich durchgeführte Reparatur (gleich an welchem Ort) gekostet hat, ist bei der fiktiven Berechnung grundsätzlich irrelevant.

Etwas anderes ergebe sich auch nicht aus dem vom erstinstanzlichen AG Meinerzhagen zitierten Urteil des BGH vom 03.12.2013 (AZ: VI ZR 24/13). Im damaligen Fall handelte es sich, so der BGH, um einen abweichenden Sachverhalt, da die Frage zu klären war, ob die Versicherung, durch einen Verweis „auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen freien Fachwerkstatt“ nachweisen könne, dass die im Gutachten ermittelte Summe

nicht zur Herstellung notwendig sei (Schadensminderungspflicht des Geschädigten, § 254 BGB). Der Geschädigte in diesem Fall hatte allerdings nicht geschwiegen, sondern selbst erklärt, dass die Reparatur billiger war. Daraus könne aber, so der BGH im aktuellen Urteil weiter, anders als von Teilen der Rechtsprechung und Literatur angenommen, keine Pflicht zur Offenlegung abgeleitet werden.

Aufgrund der Entfernung komme die Werkstatt in der Türkei als günstigere Vergleichswerkstatt von vornherein nicht in Betracht.

Das Urteil schafft eine erhöhte Rechtssicherheit für Unfallgeschädigte. Sie dürfen weiterhin entscheiden, ob sie die entstandenen Kosten konkret oder fiktiv abrechnen möchten. Wichtig dabei ist, dass sich Geschädigte grundsätzlich auf die ermittelten Kosten eines unabhängigen Gutachtens verlassen dürfen, ohne belegen zu müssen, welche Reparaturen tatsächlich durchgeführt wurden. Allerdings bleibt zu beachten, dass Versicherungen weiterhin die Möglichkeit haben, auf günstigere Reparaturmöglichkeiten hinzuweisen, sofern diese qualitativ gleichwertig und für den Geschädigten leicht erreichbar sind.

*Kommentierung von  
RA Thomas Kümmerle, BVSK e.V.*



Bild: winnivecence – stock.adobe.com

# Werkstattrisiko liegt beim Schädiger

LG Aachen, Urteil vom  
03.02.2023, AZ: 1 O 219/22

## HINTERGRUND

Die Parteien streiten über die Zahlung von Schadenersatz nach einem Verkehrsunfall. Die Beklagte lehnt die Haftung für das Unfallgeschehen ab. Für die Reparatur ihres Fahrzeugs macht die Klägerin insgesamt 8.460,04 € geltend, diese Summe ergibt sich aus den Reparaturkosten in Höhe von 6.578,34 €, Sachverständigenkosten von 982,70 €, einer Nutzungsausfallenschädigung von 874,00 € sowie einer Kostenpauschale von 25,00 €.

## AUSSAGE

Zwischen den Parteien stand bereits die Eintrittspflicht der Beklagten im Streit. Da es hierbei stets auf den Einzelfall ankommt, wird auf eine Ausführung zu dem Unfallgeschehen durch die Redaktion verzichtet. Das Gericht stellte in seinem Urteil jedoch fest, dass die vollumfängliche Haftung beim Schädiger und damit gesamtschuldnerisch auch bei seinem Haftpflichtversicherer (Beklagte) liegt.

Das LG Aachen ist der Ansicht, dass die geltend gemachten Kosten vollumfänglich von der Beklagten zu regulieren sind. Die Reparaturkosten sind der Klägerin in Höhe des tatsächlichen Rechnungsbetrags zu ersetzen.

Soweit die Beklagte die Kosten für die Desinfektion des Fahrzeugs, die Beilackierung des Türgriffs und Kosten für die Lackvorbereitung für nicht erstattungsfähig hält,

geht dies fehl. Die Arbeitsschritte wurden nach Überzeugung des Gerichts tatsächlich durchgeführt. Die dadurch entstandenen Kosten sind unabhängig von der Frage, ob sie objektiv erforderlich waren, erstattungsfähig, solange die Klägerin bei der Auswahl der Reparaturwerkstatt kein Auswahlverschulden trifft. Bei der Instandsetzung eines beschädigten Fahrzeugs schuldet der Schädiger als Herstellungsaufwand nach § 249 Abs. 2 BGB grundsätzlich auch die Mehrkosten, die ohne eigene Schuld des Geschädigten durch die von ihm beauftragte Werkstatt infolge unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise verursacht hat. Es darf bei der Bemessung des erforderlichen Wiederherstellungsaufwands nicht außer Acht gelassen werden, dass den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten regelmäßig Grenzen gesetzt sind – insbesondere deshalb, weil die Reparatur in einer für ihn fremden, nicht kontrollierbaren Sphäre stattfinden muss. Es würde dem Sinn und Zweck des § 249 Abs. 2 BGB widersprechen, wenn der Geschädigte mit Mehraufwendungen belastet bliebe, die seinem Einfluss entzogen sind.

*„Weist der Geschädigte nach, dass er die Instandsetzungsarbeiten unter Beachtung der vorstehenden Grundsätze veranlasst hat, so können deshalb die tatsächlichen Reparaturkosten regelmäßig auch dann für die Bemessung des erforderlichen Herstellungsaufwandes herangezogen werden, wenn diese Kosten ohne Schuld des Geschädigten etwa wegen überhöhter Ansätze von Material oder Arbeitszeit wegen unsachgemäßer oder unwirtschaftlicher Arbeitsweise im Vergleich zu dem, was für eine sol-*

*che Reparatur sonst üblich ist, unangemessen sind. Das Werkstattrisiko verbleibt beim Schädiger.“*

Die Klägerin hatte den Reparaturauftrag auf Grundlage eines zuvor eingeholten Sachverständigengutachtens erteilt. Sie hatte keine Möglichkeit, auf das Reparaturgeschehen einzuwirken. Es bestehen auch keine Zweifel daran, dass die Werkstatt die Reparaturarbeiten tatsächlich durchgeführt hat, sodass die Reparaturkosten vollständig von der Beklagten in Ausgleich zu bringen sind.

Ersatzfähig sind zudem die Sachverständigenkosten sowie der geltend gemachte Nutzungsausfall.

## PRAXIS

Das Urteil des AG Aachen zeigt deutlich, weshalb es dringend anzuraten ist, einen Rechtsanwalt zu beauftragen, wenn die Haftung von der beklagten Haftpflichtversicherung abgelehnt wird. Durch den Prozess vor dem AG Aachen konnte für die Geschädigte eine vollständige Kostenübernahme durch den gegnerischen Versicherer erreicht werden.

*Eingesandt von RA Dr. Ralph Burkard  
aus Meckenheim*



Bild: Svitlana – stock.adobe.com

# Sachverständigenkosten nach BVSK und Mietwagenkosten nach Fracke erforderlich

AG Braunschweig, Urteil vom 05.10.2023, AZ: 116 C 1160/23

## HINTERGRUND

Vor dem AG Braunschweig klagt die Geschädigte eines Verkehrsunfalls – gleichzeitig Leasingnehmerin eines VW Sharan – gegen die einstandspflichtige Haftpflichtversicherung des Schädigers. Klagebegehren sind offene Mietwagen- bzw. Sachverständigenkosten in Höhe von 768,71 €. Nach dem Unfallereignis beauftragte die Klägerin einen Sachverständigen mit der Ermittlung der Schadenhöhe.

Die Kosten für den Sachverständigen liegen bei 1.054,58 €. Für die Zeit der Reparaturdauer von fünf Tagen berechnete die Autovermietung der Klägerin 734,75 €.

Vorinstanzlich zahlte die Beklagte einen Betrag von 1.020,62 € wobei 501,32 € auf die Sachverständigenkosten und 519,30 € auf die Mietwagenkosten entfielen.

Mit ihrer Klage verfolgt die Klägerin die Zahlung des restlichen vorinstanzlich gekürzten Schadenersatzes. Die Beklagte hingegen verweigert sich weiter zur Zahlung, weil die Sachverständigenkosten überzogen und die Mietwagenkosten ebenfalls nicht gerechtfertigt seien. Hol- und Bringservice des Mietwagens sowie Navigationsgerätmiete und Kosten für einen Zweitfahrer seien nicht zu ersetzen.

## AUSSAGE

Die zulässige Klage ist weit überwiegend begründet. Der Klägerin steht gegen die Beklagte ein Anspruch in

Höhe von 760,14 € zu. Die Kosten für den Sachverständigen zählen grundsätzlich zu den mit dem Schaden direkt verbundenen Vermögensnachteilen, die vom Schädiger auszugleichen sind.

Zur Ermittlung der Erforderlichkeit des Sachverständigenhonorars zieht das AG Braunschweig hier die BVSK-Honorarbefragung als taugliche Schätzgrundlage von üblichem Sachverständigenhonorar zurate. Sie ist geeignet, um bundesweit Sachverständigenhonorare widerzugeben.

In Bezug auf die ermittelte Schadenhöhe befindet sich der Sachverständige mit seiner Rechnung des Grundhonorars im Honorarkorridor des BVSK. Der Sachverständige muss sich keine Abrechnung nach Stundensätzen, wie es das JVEG vorsieht, verweisen lassen. Vielmehr schlägt sich die Ingenieursleistung in der ermittelten Schadenhöhe nieder, insofern scheint es auch folgerichtig, das Honorar eben an der erbrachten Leistung anzuknüpfen.

Auch die berechneten Nebenkosten stehen im Einklang mit den Nebenkosten des JVEG. Allein in Bezug auf Schreibkosten nimmt das Gericht eine Kürzung von 16,20 € auf 9,00 € vor. Fotoseiten im Gutachten und Kalkulationsseiten gehören aus der Sicht des AG Braunschweig nicht zum Schreibaufwand und sind somit nicht mit 1,80 € pro Seite zu vergüten.

Die Mietwagenkosten sind antragsgemäß vom Schädiger zu erstatten. Im Sinne der tatrichterlichen Entscheidung gemäß § 287 bedient sich das AG Braunschweig auch hier einer Schätzgrundlage – nämlich dem arithmetischen Mittel aus der Fraunhofer- und Schwacke-Liste zu Mietwagenkosten. Auch der BGH lässt dieses arithmetische Mittel zu, weil so den jeweiligen Vor- und Nachteilen der einzelnen Listen Rechnung getragen werden kann. Nach diesem arithmetischen Mittel aus Schwacke-Liste und Fraunhofer-



Bild: David – stock.adobe.com

Tabelle ergibt sich ein Grundtarif in Höhe von 610,92 € brutto für fünf Tage für die Fahrzeugklasse 8.

Vom Grundtarif ist eine Eigensparnis in Höhe von 10% abzuziehen, weil die Klägerin selbst diese Eigensparnis vorträgt. Von der Beklagten monierte Kosten für Zustellen und Abholen des Mietfahrzeuges sowie für das Navigationsgerät und dem Zweitfahrer sind allerdings von der Beklagten zu erstatten.

*„Auch die Mehrkosten für einen zusätzlichen Fahrer sind im Rahmen der Ermittlung des Normaltarifs zu berücksichtigen, sofern sie tatsächlich in den streitgegenständlichen Mietverhältnissen angefallen*

*sind. Für die Erstattungsfähigkeit reicht grundsätzlich aus, dass die Klagepartei – wie vorliegend – vorträgt, das beschädigte Fahrzeug sei durch den zweiten Fahrer genutzt worden (Vgl. OLG Köln, Urteil vom 18.8.2010, 5 U 44/10, NZV 2010, 614, beck-online).“*

#### PRAXIS

Zu Recht entscheidet das AG Braunschweig weit überwiegend und antragsgemäß dem Vortragen der Klägerin. Die noch nicht gefestigte Rechtsprechung in Bezug auf Sachverständigenkosten und die Berücksichtigung von Schreibkosten zeigt sich auch hier wieder. Das AG Braunschweig zieht Kosten für die Kalkulation aus den Schreibseiten heraus. Dabei scheint es nur sachgerecht, dass auch diese im Rahmen der Schreibseiten mitberücksichtigt werden und ihre Vergütung mit 1,80 € pro Seite finden. Schlussendlich ist die Kalkulation auch nur ein Ergebnis von geschriebenen Seiten und sollte im Rahmen der Schreibseiten berücksichtigt werden.

sichtigung von Schreibkosten zeigt sich auch hier wieder. Das AG Braunschweig zieht Kosten für die Kalkulation aus den Schreibseiten heraus. Dabei scheint es nur sachgerecht, dass auch diese im Rahmen der Schreibseiten mitberücksichtigt werden und ihre Vergütung mit 1,80 € pro Seite finden. Schlussendlich ist die Kalkulation auch nur ein Ergebnis von geschriebenen Seiten und sollte im Rahmen der Schreibseiten berücksichtigt werden.

*Eingesandt von RA Tim Rischmüller aus Braunschweig*



# Regionaler Restwertmarkt ist in der Regel maßgeblich, Angebote von Versicherern über „Restwertvermittler“ sind unseriös und unbeachtlich

AG Köln, Urteil vom 20.12.2023,  
AZ: 275 C 77/23

## HINTERGRUND

Nach einem Verkehrsunfall, für den die Versicherung des Unfallverursachers vollständig einzustehen hat, stritten die Parteien im Klageverfahren noch um den zu zahlenden Wiederbeschaffungsaufwand.

Auf den vom Sachverständigen ermittelten Wiederbeschaffungswert von 2.200,00 € (Wiederbeschaffungswert: 2.300,00 € abzgl. Restwert: 100,00 €) zahlte die Beklagte lediglich 1.852,00 €, sodass eine Forderung in Höhe von 348,00 € verbleibt. Dem vom Sachverständigen ermittelten Restwert von 100,00 € hielt die Beklagte ein höheres Angebot entgegen und verlor vor dem AG Köln.

## AUSSAGE

Der Kläger hat durch Vorlage des Sachverständigengutachtens und

den dort beigefügten drei Restwertangeboten substantiiert dazu vorgetragen, dass der Sachverständige auf dem regionalen Markt einen Restwert für das Fahrzeug in Höhe von 100,00 € ermittelt hat.

Das Gutachten eines anerkannten Sachverständigen bildet in aller Regel eine geeignete Grundlage für die Bemessung des Restwertes, sodass der Geschädigte den so ermittelten Restwertbetrag grundsätzlich seiner Schadenberechnung zugrunde legen darf.

Der Kläger muss sich vorliegend weder unter dem Gesichtspunkt des Gebots der Wirtschaftlichkeit noch aufgrund seiner Schadenminderungspflicht auf das Restwertangebot der Beklagten verweisen lassen.

Der Geschädigte ist nicht verpflichtet, über die Einholung des Sachverständigengutachtens hinaus eigene Marktforschung zu betreiben und dabei die Angebote auch räumlich entfernter Interessenten

einzuholen oder einen Sondermarkt für Restwertaufkäufer im Internet in Anspruch zu nehmen. Nur ausnahmsweise ist der Geschädigte verpflichtet, Alternativangeboten des Schädigers bzw. von dessen Versicherung nachzukommen. Daher genügt der bloße Hinweis auf eine preisgünstigere Möglichkeit der Verwertung, um deren Realisierung sich der Geschädigte erst noch bemühen muss, nicht, um die Obliegenheiten zur Schadenminderung auszulösen (vgl. LG Aachen, Urteil vom 29.08.2002, AZ: 6 S 5/02).

Der Schädiger kann den Geschädigten insbesondere nicht auf einen höheren Restwertaufkaufpreis verweisen, den dieser auf einem Sondermarkt durch spezialisierte Restwertaufkäufer erzielen könnte.

Die Abrechnung auf der Grundlage eines vom Haftpflichtversicherer des Unfallgegners beigebrachten höheren Restwertangebots setzt vielmehr voraus, dass es sich um ein seriöses und bindendes Angebot handelt, der Geschädigte die Verwertungsmöglichkeit also im Rahmen des Zumutbaren wahrnehmen kann.

Die Voraussetzungen einer solchen Verweisung liegen nicht vor. Die Beklagte hat dem Kläger zwar ein Angebot vorgelegt, der Kläger hat aber unwidersprochen in Frage gestellt, dass die Firma überhaupt sein Vertragspartner werden soll-



Bild: domoskanonos – stock.adobe.com



Bild: Andrey Popov – stock.adobe.com

le. Vielmehr handele es sich bei diesem Unternehmen um einen Vermittler für den Verkauf von Fahrzeugen, wobei ein namentlich nicht genannter Bieter der Ankäufer des Fahrzeuges sein werde. Die Beklagte hat dem Kläger mithin nicht dargelegt, mit wem er Vertragsbeziehungen eingehen soll, um den höheren Restwert zu erzielen.

Entgegen der Ansicht der Beklagten dürfte es bei einem Autoverkauf aber durchaus darauf ankommen, wer Vertragspartner wird, um überhaupt prüfen zu können, ob das Angebot seriös und die Vertragsabwicklung zumutbar ist. So kann es sich für den Kläger nicht nur im Hinblick auf Verständigungsprobleme, sondern auch in Bezug auf mögliche Rechtsfragen, die sich beim Verkauf ins Ausland stellen können – beispielsweise die Frage des anwendbaren Rechts, eine mögliche Zahlungsunfähigkeit des Käufers etc. – durchaus von Interesse sein, wer der Vertragspartner wird.

Für das Gericht ist angesichts der vorliegenden Unterlagen und des Vortrages des Klägers, dass ein Ver-

trag mit einem namentlich nicht benannten Händler zustande kommen sollte, nicht nachvollziehbar, ob das von der Beklagten genannte Angebot hinreichend seriös ist und dem Kläger der Abschluss des genannten Vertrages zugemutet werden kann.

Die Beklagte hat auch nicht hinreichend dazu vorgetragen, aus welchen rechtlichen Gesichtspunkten etwa das genannte Unternehmen als Vermittler für den vollen Kaufpreis haften wolle. Es erschließt sich nicht, auf welche Weise die als Vermittler auftretende -Firma Angebote abgibt – im eigenen oder in fremden Namen?

Dies alles spricht nicht für ein Angebot, auf das der Kläger sich – ausnahmsweise – einlassen musste, zumal es sich um ein Angebot auf dem Sondermarkt der Restwertbörsen des Internets handelt. Hierzu hat der BGH ausgeführt, dass trotz der – unterstellt – allgemeinen Zugänglichkeit von Online-Gebrauchtwagenbörsen der regionale Markt grundsätzlich Bezugspunkt für die Ermittlung des Restwertes auf dem Gebrauchtwagenmarkt bleibt.

## PRAXIS

Das AG Köln setzt konsequent die Rechtsprechung des BGH in der sogenannten Restwertentscheidung um. Angebote von Versicherern aus überregionalen Restwertbörsen sind in der Regel für den Geschädigten unbeachtlich, er darf sich auf das von einem Sachverständigen auf dem regionalen Markt ermittelte Angebot verlassen und diesen Preis der Regulierung auch zugrunde legen.

Anders sehe es aus, wenn die Versicherung rechtzeitig vor dem Verkauf ein Angebot des regionalen und seriösen Aufkäufermarktes vorlegt, bei dem der Geschädigte nur noch zugreifen müsste.

Zweifel an der Seriosität darf ein Geschädigter jedenfalls dann haben, wenn für ihn nicht klar wird, wer überhaupt sein Vertragspartner wird.

*Eingesandt von RA Tim Rischmüller aus Braunschweig;  
Kommentierung von RA Thomas Kümmerle, BVSK e.V.*

# Geschädigter ist vor unerwarteten Werkstattkosten geschützt

AG Münster, Urteil vom  
16.08.2023, AZ: 3 C 324/23

## HINTERGRUND

Die Parteien streiten über die Zahlung restlichen Schadenersatzes nach einem Verkehrsunfall. Die Haftung der Beklagten steht dem Grunde nach außer Streit.

## AUSSAGE

Nach Ansicht des Gerichts hat der Kläger einen Anspruch auf Zahlung weiterer 278,94€ – Zug um Zug gegen Abtretung etwaiger Ersatzansprüche gegen den ausführenden Reparaturbetrieb.

*„Ist wegen der Beschädigung einer Sache Schadenersatz zu leisten, so kann der Geschädigte gemäß §249 Abs. 2 S.1 BGB statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen.“*

Der Geschädigte ist dabei in der Wahl der Mittel zur Schadenbeseitigung frei, denn Ziel ist es, den Zustand wiederherzustellen, der bestehen würde, wäre das schadenbegründende Ereignis nicht eingetreten. Der Geschädigte kann dabei jedoch nur denjenigen Geldbetrag ersetzt verlangen, den ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für zweckmäßig und notwendig erachten durfte. Der Geschädigte ist im Rahmen des Wirtschaftlichkeitsgebots daran gehalten, unter mehreren zumutbaren Reparaturwegen den wirtschaftlicheren Weg der Schadenbeseitigung zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadenbeseitigung aufzuwendenden Kosten beeinflussen kann.

Dabei ist jedoch auf die individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten Rücksicht zu nehmen. Diesen sind regelmäßig Grenzen gesetzt, sobald er den Reparaturauftrag erteilt hat. Nur wenn für den Geschädigten erkennbar war, dass die Reparatur in der konkreten Form gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot verstoßen würde, hat er das Risiko einer übersetzten Rechnung zu tragen

Es würde dem Sinn und Zweck des §249 Abs. 2 BGB widersprechen, wenn der Geschädigte mit Mehraufwendungen belastet bliebe, die seinem Einfluss entzogen sind und die ihren Grund darin haben, dass die Reparatur in einer fremden, vom Geschädigten nicht mehr kontrollierbaren Einflussphäre stattfinden muss. Das Werkstattisiko geht daher zulasten des Schädigers. Daraus folgt:

*„Mehrkosten, die ohne eigene Schuld des Geschädigten durch die von ihm beauftragte Werkstatt infolge unwirtschaftlicher oder unsachgemäßer Maßnahmen verursacht worden sind, hat der Schädiger zu tragen. Der Schädiger trägt auch das Risiko, dass sich der vorgenommene Reparaturweg später als nicht oder nicht in dem erfolgten Umfang als erforderlich erweist. Lässt der Geschädigte im berechtigten Vertrauen auf eine erfolgte Begutachtung das Fahrzeug auf Basis des Gutachtens reparieren, darf er die dabei angefallenen Kosten ersetzt verlangen, selbst wenn das Gutachten falsch ist und die durchgeführte Reparatur objektiv nicht erforderlich war. Daher kommt es auf die Frage, welche Kosten erforderlich waren nicht an und bedarf im Verhältnis zwischen*

*dem Ersatzpflichtigen und dem Geschädigten keiner Überprüfung.“*

Der Kläger erteilte den Reparaturauftrag auf Grundlage des zuvor eingeholten Sachverständigengutachtens. Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens ergaben sich für ihn nicht. Auf eine Zahlung der Reparaturrechnung kommt es zwar nicht an, der Kläger konnte jedoch nachweisen, dass er den ausstehenden Betrag an die Reparaturwerkstatt überwiesen hatte.

Der Anspruch auf Zahlung ist jedoch mit der Einschränkung verbunden, dass gleichzeitig etwaig bestehende Ersatzansprüche des Klägers gegen die Reparaturwerkstatt an die Beklagte abgetreten werden.

## PRAXIS

Das Urteil des AG Münster zeigt, wie umfassend das Werkstattisiko zulasten des Schädigers geht. Da den Kläger kein Auswahlverschulden traf, kommt es auf die Erforderlichkeit der einzelnen Rechnungspositionen nicht an. Dies zeigt sich in dem Urteil deutlich, denn zu keinem Zeitpunkt ging das AG Münster darauf ein, welche Positionen konkret von der Beklagten angegriffen wurden – dies zu Recht, denn letztlich kann es darauf nicht ankommen.

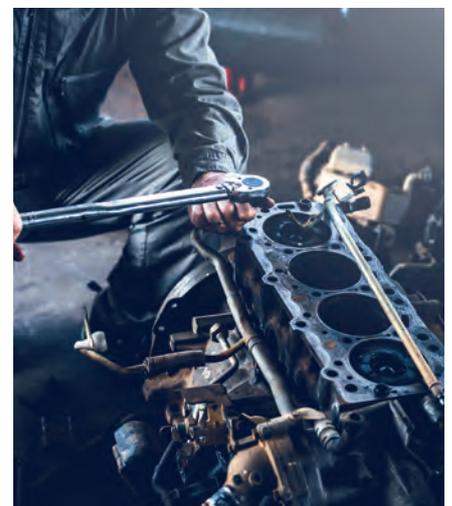
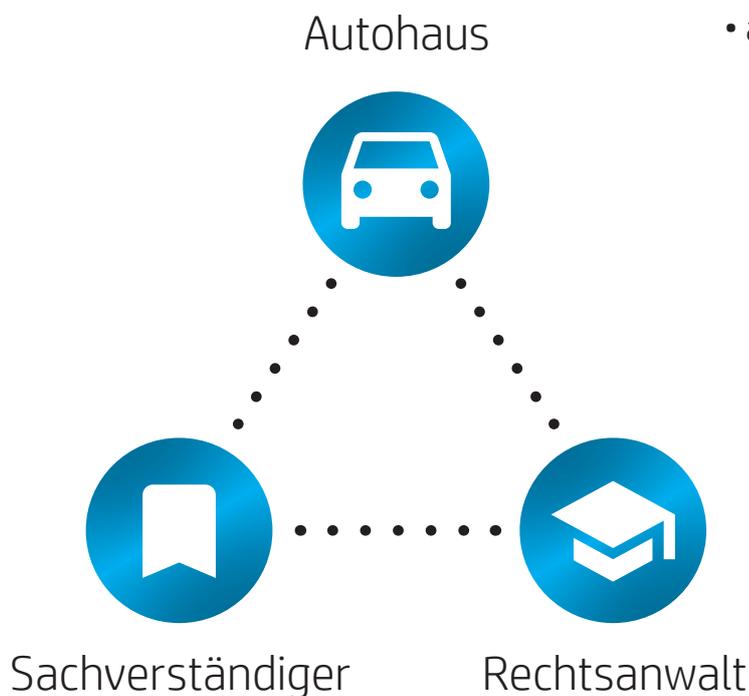


Bild: only\_kim – stock.adobe.com

# Schadenkommunikation für Profis?

Das **BVSK ComTool** vernetzt alle Beteiligten schnell und effizient



- alle Informationen an einem zentralen Punkt
- einheitlicher Workflow
- digitale Prozesse ohne Medienbrüche
  - sichere Übertragungswege
  - das BVSK ComTool als Kundenbindungsinstrument
  - keine Doppeleingaben / Medienbrüche
  - Dokumentengenerierung
  - Auswertungen / Statistik
- von Experten – für Experten

– exklusiv für  **BVSK** Mitglieder –



Ausführliche Informationen finden Sie unter folgender Adresse:  
[comtool.app/info](http://comtool.app/info)

Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.  
Menzelstraße 5 · 14467 Potsdam · Telefon 0331 236059-0  
Fax 0331 236059-10 · E-Mail [info@bvsk.de](mailto:info@bvsk.de) · [www.bvsk.de](http://www.bvsk.de)

## BRENNPUNKT

# Aus aktuellem Anlass: Nochmals zur Nutzungsausfallent- schädigung bei Wiederbeschaffung und (verzögerter) Reparatur

*Jochen Pamer*

Bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall und unfallbedingtem Ausfall des Fahrzeugs, kann eine geschädigte Partei im Rahmen ihrer Schadenminderungspflicht entweder ein Mietfahrzeug anmieten oder sich die sogenannte Nutzungsausfallentschädigung als Ausgleich für den entgangenen Gebrauchsvorteil ihres Fahrzeugs ausbezahlen lassen

Voraussetzung dafür ist, dass ein tatsächlicher Verlust der Gebrauchsmöglichkeit für die geschädigte Partei eingetreten ist und diese einen sogenannten Nutzungswillen sowie die (hypothetische) Nutzungsmöglichkeit für das Fahrzeug hatte.

Ein anhaltendes und aktuelles Problem stellt die von Versicherungen oft willkürlich verkürzte Dauer der Nutzungsausfallentschädigung dar, die mitunter durch nicht nachvollziehbare Begründungen auf wenige Tage reduziert wird.

In diesem Zusammenhang fordern Kfz-Haftpflichtversicherungen häufig (meist kostenlos) Reparaturablaufpläne an und ignorieren dabei teilweise auf Reparaturkostenrechnungen enthaltene Reparaturablaufpläne über Teileverzögerungen etc.

Grundsätzlich kann die geschädigte Partei in zwei Arten von Schadenfällen Nutzungsausfallentschädigung verlangen, je nachdem, ob es sich um einen Totalschaden oder Reparaturschaden handelt.

## **Totalschaden**

Im Falle eines Totalschadens, bei dem das betroffene Fahrzeug durch den Unfallschaden nicht mehr verkehrsfäh und betriebssicher ist und auch nicht durch eine kurze Notreparaturzeit in einen solchen Zustand versetzt werden kann, umfasst der Ausfallzeitraum die Zeitspanne

vom Unfallereignis bis zur tatsächlichen Wiederbeschaffung eines gleichwertigen Ersatzfahrzeugs.

In der Regel wird in einem Kfz-Sachverständigengutachten ein sogenannter Wiederbeschaffungszeitraum festgelegt.

Der Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung setzt sich zeitlich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Unfallschadeneignis bis zur Vorlage eines Kfz-Sachverständigengutachtens
- Kurze Überlegungszeit von zwei bis drei Tagen
- Ersatzfahrzeugsuche bis zum Ablauf eines im Kfz-Sachverständigengutachten festgestellten Wiederbeschaffungszeitraums
- (und evtl. bei entsprechenden Markt- oder Fahrzeugbesonderheiten auch darüber hinaus)

Verzögert sich die Wiederbeschaffung eines Ersatzfahrzeugs unverschuldet über den im Kfz-Sachverständigengutachten genannten Wiederbeschaffungszeitraum hinaus, ist die Kfz-Haftpflichtversicherung verpflichtet, auch diesen längeren Zeitraum zu entschädigen.

Immer zu berücksichtigen ist, dass bei absehbar längeren Wiederbeschaffungszeiträumen eventuell die Anschaffung eines sogenannten Interimsfahrzeugs in Erwägung gezogen werden muss.

## **Reparaturschaden**

Bei einem Reparaturschaden setzt sich der Ausfallzeitraum für die Nutzungsausfallentschädigung aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tag des Unfalls bis zum Vorliegen eines Kfz-Sachverständigengutachtens, soweit das Fahrzeug aufgrund

des Unfalls nicht mehr verkehrs- und betriebssicher war und auch nicht durch eine Notreparatur in einen solchen Zustand gebracht werden konnte.

- Kurzer Überlegungszeitraum von zwei bis drei Tage, falls es sich nicht um einen eindeutigen Reparaturfall handelt, sondern die Reparaturkosten sich in Richtung Wiederbeschaffungswert bewegen oder höher liegen als der Wiederbeschaffungswert – z.B. im Rahmen der sogenannten 130%-Grenze.
- Nach Ablauf der Überlegungsdauer vom Zeitpunkt der Erteilung des Reparaturauftrags bis zum tatsächlichen Beginn der Reparatur, da eine solche z.B. durch eine fehlende Ersatzteillieferung unverschuldet verzögert werden kann.
- Daran schließt sich der tatsächliche Reparaturzeitraum an.

Etwaige Verzögerungen, wie beispielsweise durch Ausfall von Mitarbeitern in der Werkstatt oder Lieferverzögerungen von Ersatzteilen, gehen in der Regel zu Lasten der schädigenden Partei, d.h. der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung.

Bei der Reparatur eines verkehrs- und betriebssicheren Fahrzeugs schuldet die gegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung lediglich Nutzungsausfallentschädigung für die tatsächliche Reparaturzeit. Unverschuldete Verzögerungen während der Reparatur gehen jedoch weiterhin zu Lasten der Versicherung.

Vor der Geltendmachung und insbesondere vor einer außergerichtlichen Einforderung von Nutzungsausfall-

entschädigungsansprüchen oder für nicht bezahlte Zeiträume ist stets eine Prüfung der Schadensminderungspflicht erforderlich.

Eine solche kann z.B. bei einem Auswahlverschulden vorliegen, wenn die geschädigte Partei eine (offensichtlich) ungeeignete Werkstatt für die Reparatur beauftragt hat. Eine Schadensminderungspflicht kann auch vorliegen, wenn eine ungewöhnlich lange Reparaturzeit ohne weiteres Nachfragen und eingehende Prüfung akzeptiert wird.

In Ausnahmefällen kann auch eine vorläufige Teilreparatur als Maßnahme zur Schadensminderung in Betracht gezogen werden, wenn dies technisch möglich ist und ein später benötigtes, aber verzögert lieferbares Ersatzteil nachgeliefert und eingebaut werden kann, sofern dies die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt.

#### HINWEIS

Der Reparaturwerkstatt bzw. dem Autohaus ist anzuraten, im Falle einer Reparatur parallel zur Durchführung der Arbeiten einen detaillierten Reparaturablaufplan zu führen, der später sofort als Nachweis für den Ausfallzeitraum vorgelegt werden kann.

Im Totalschadenfall ist die Erstellung eines sogenannten Totalschadenablaufplans anzuraten, um auch hier die Dauer des Nutzungsausfalls entsprechend belegen und nachweisen zu können.

