

An die Mitglieder des
Beirates Rechtsanwälte
im BVSK

Rundschreiben Nr. 02 / 2013

September 2013

Sehr geehrte Frau Kollegin,
sehr geehrter Herr Kollege,

über folgende Vorgänge dürfen wir Sie informieren:

- 1. BVSK-Honorarbefragung 2013**
- 2. ControlExpert und QuickRKÜ**
- 3. SchadenLaden.de**
- 4. Beilackierung**
- 5. Telegutachten**
- 6. Prüfberichte zur fiktiven Abrechnung der HDI Versicherung**
- 7. Vorfinanzierung von Reparatur- und Sachverständigenkosten**
- 8. Sonderausgabe „Mietwagenkosten 2013“**
- 9. Aktuelle BVSK-Informationen**
- 10. Aktualisierte Sonderrechtsdienste**

1. BVSK-Honorarbefragung 2013

Streit um die Höhe des Kfz-Sachverständigenhonorars ist nahezu tägliche Praxis bei der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen.

Seit Jahrzehnten werden mit geradezu periodisch wiederkehrenden identischen Argumenten Sachverständigenhonorare entweder unter Bezugnahme auf die Unangemessenheit einer Abrechnung in Anlehnung an die Schadenhöhe angegriffen oder aber es werden detailliert einzelne Rechnungspositionen herausgegriffen.

Die Streitwerte sind naturgemäß sehr gering, der juristische Aufwand, der zu betreiben ist, unverhältnismäßig hoch.

Entscheidendes Hilfsmittel bei der Begründung der Angemessenheit der Sachverständigenhonorare ist seit Jahrzehnten die sogenannte BVSK-Honorarbefragung, die nachvollziehbar unter den Mitgliedern des BVSK im Abstand von zwei bis drei Jahren durchgeführt wird. Mit Spannung erwartet wurde die Honorarbefragung 2013, die nun vorgelegt wurde. Diese können Sie sich gern auf der BVSK-Homepage (<http://www.bvsk.de/aktuell/download>) herunterladen.

Die Prozessführung wird unter Vorlage der BVSK-Honorarbefragung deutlich erleichtert, da in den vergangenen Jahren hunderte Gerichte die BVSK-Honorarbefragung als Überprüfungsmaßstab bereits herangezogen haben.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auch auf im **Mitgliederbereich** unter dem Punkt **Musterklagen** hinterlegte Musterklage zum Thema Sachverständigenhonorar verweisen.

2. ControlExpert und QuickRKÜ

Seit Jahren bereits sind die sogenannten Kürzungsberichte der Firma ControlExpert Verkehrsrechtsanwälten und Sachverständigen hinreichend bekannt. Die Firma ControlExpert hat nunmehr unter dem Begriff QuickRKÜ ein System vorgestellt, das sich an Kfz-Betriebe wendet und verspricht, den Schadenabwicklungsprozess zu beschleunigen, wenn der Reparaturbetrieb Fotos und Schadendaten nebst einer elektronischen Reparaturkostenübernahmeerklärung (QuickRKÜ) an ControlExpert sendet.

Tatsächlich würden bei Erfolg des Systems eine unabhängige Schadenfeststellung und eine sachgerecht Interessenvertretung des Geschädigten faktisch unmöglich sein.

Es bleibt auch zu prüfen, ob das vorgestellte Modell nicht auch gegen die Bestimmungen des Rechtsdienstleistungsgesetzes verstößt. Unter anderem wird angeboten, dass ControlExpert auch den Wiederbeschaffungswert, die Wertminderung und den Nutzungsausfall ermittelt. Damit übernimmt ControlExpert im Rahmen der Schadenfeststellung die Funktion eines Schadengutachtens und darüber hinaus die gleichzeitige Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen des Geschädigten in Verbindung mit einer Prüfung der Berechtigung dieser Schadenersatzansprüche.

Das gesamte System baut darauf auf, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte in der Unfallschadenabwicklung zu umgehen. Dies will man mit dem Pseudoargument einer beschleunigten Sachbearbeitung zwischen Versicherung und Kfz-Betrieb, der sich im Übrigen bei dem System völlig in die Abhängigkeit der Firma ControlExpert begibt, erreichen.

Das Modell ist so offensichtlich einseitig konzipiert, dass zu hoffen bleibt, dass sich alle Kräfte in Zukunft äußerst kritisch hiermit auseinandersetzen werden.

Anliegend sind in einer Information (**Anlage 01**) Argumente zusammengefasst, die insbesondere im Gespräch mit Reparaturbetrieben erörtert werden können.

3. SchadenLaden.de

Wie tief sind wir gesunken? „Geiz ist geil“, „Der Preis ist heiß“ – all diese Werbesprüche kann man ertragen, solange eine wirklich qualifizierte Tätigkeit nicht erforderlich ist.

Dass nun über ein Internetportal www.schadenladen.de auch noch die billigste Werkstatt ausfindig zu machen ist, lässt nun befürchten, dass am Ende sogar die Verkehrssicherheit der Geiz-ist-geil-Mentalität geopfert wird.

In einer Pressemitteilung vom 18.07.2013 wird ernsthaft die Behauptung aufgestellt, dass über das SchadenLaden.de-Portal der Autobesitzer das günstigste Reparaturangebot finden könne. Der Weg ist ganz einfach:

„Autobesitzer laden einige Fotos und Informationen zum Schaden und Fahrzeug hoch und geben Werkstätten so die Möglichkeit, sich für den Auftrag zu bewerben. Die Werkstatt erklärt schriftlich, wie sie vorgehen möchte und gibt ein Festpreisangebot ab.“

So beschreibt SchadenLaden.de selbst das Geschäftsmodell, diese Leistung wird dann noch als transparentester und effektivster Kostenvoranschlag bezeichnet.

Kein Wort zu drohenden Garantieverlusten, Sicherheitsmängeln und natürlich auch kein Wort dazu, dass lediglich anhand eines Lichtbildes wohl kaum eine vernünftige Aussage zu einer notwendigen und sinnvollen Reparatur abgegeben werden kann.

Als neuer Geschäftsführer des Internetportals ist seit einigen Wochen der frühere Geschäftsführer der SSH – Olaf Jungfer – tätig. Einige Marktbeteiligte vermuten, dass dies Indiz dafür ist, dass künftig möglicherweise auch Haftpflicht- oder Kaskoversicherer SchadenLaden.de nutzen, um die billigste Reparaturmethode zu finden,

Wir können uns allerdings beim besten Willen nicht vorstellen, dass ein seriöser Versicherer künftig die Schadenabwicklung und die Unfallschadeninstandsetzung in die Hände eines SchadenLadens legen wird.

4. Beilackierung

Nach dem BVS-K hat nun auch die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V.- IFL ein Merkblatt mit Unterschieden zwischen Serien- und Reparaturlackierung herausgebracht.

Das Merkblatt des IFL bestätigt die sogenannte Beilackierungsrichtlinie des BVS-K.

Beide Informationen sind hier nochmals beigelegt (**Anlage 02+03**).

5. Telegutachten

Bereits seit geraumer Zeit berichtet der BVS-K über Unternehmen, die mit einem Geschäftsmodell am Markt agieren, das vorsieht, dass Kfz-Reparaturbetriebe wesentliche Teile der Gutachtenerstellung erbringen (bspw. mit Hilfe von Kamerasystemen) und hierfür Entgelte durch das Unternehmen erhalten.

Der BVSK hat hierzu immer die Auffassung vertreten, dass derartige Produkte mit der Satzung des BVSK als größter Berufsverband unabhängiger Sachverständiger unvereinbar und auch von den Richtlinien der IHK oder des IfS nicht gedeckt sind.

Diese Auffassung wurde zwischenzeitlich auch durch Kammern sowie durch das IfS bestätigt, die übereinstimmend die höchstpersönliche Gutachtenerstellung in allen wesentlichen Teilen für zwingend geboten halten.

Über ein Mitglied wurde der BVSK auch über ein Verfahren informiert, dass dieser Sachverständige gegen die Firma 123Gutachten GmbH vor dem LG Gießen führt. Das LG Gießen sieht es im Unterschied zum LG Köln offensichtlich durchaus als relevant an, auf welcher Grundlage Zahlungen an Kfz-Reparaturbetriebe erfolgen und deutlich gemacht wurde auch, dass es aus Sicht des erkennenden Gerichtes entscheidend ist, dass der Verbraucher ausreichend über die Abläufe informiert wird.

Wir werden hier weiter informieren.

In jedem Fall empfehlen wir, künftig verstärkt darauf zu achten, in welchen Bereichen Unternehmen auftreten, die mit Hilfe von Kamerasystemen Gutachten erstellen.

Zwei aktuelle Urteil des AG Freudenstadt und des AG Dachau, die beide eine persönliche Inaugenscheinnahme als unabdingbare Grundlage für die Erstellung eines Gutachtens sehen, fügen wir hier als **Anlage 04+05** bei,

6. Prüfberichte zur fiktiven Abrechnung der HDI Versicherung

Seit einigen Jahren bereits werden Schadengutachten, Kostenvoranschläge oder auch Reparaturrechnungen durch Unternehmen geprüft, die oft den Anschein vermitteln, als ob es sich um unabhängige Sachverständigenorganisationen handeln würde.

Marktführer in diesem Bereich ist zurzeit die Firma ControlExpert, die allerdings nach eigener Einschätzung keine Sachverständigenorganisation ist, sondern lediglich schematisiert und automatisiert Vorgänge EDV-technisch prüft.

Da die automatisierten Prüfungen in der Regel exakt nach den Vorgaben des beauftragenden Versicherers vorgenommen werden, kann nur jedem Geschädigten geraten werden, sich gegen derartige willkürliche Kürzungen mithilfe eines Sachverständigen und natürlich auch mithilfe eines Rechtsanwaltes zur Wehr zu setzen.

Der zweifelsfrei große Kfz-Versicherer HDI mit Sitz in Hannover verwendet ebenfalls sogenannte Prüfberichte, wobei hier interessant ist, dass diese Prüfberichte durch eine Firma mit dem Namen SSV Schadensschutzverband GmbH erstellt werden.

Alleine die Bezeichnung Schadensschutzverband erweckt bei dem unbefangenen Leser den Eindruck, als ob es sich hier um ein neutrales Institut handelt, das ausschließlich dem Schutz vor nicht gerechtfertigter Abrechnung dient.

Auffällig ist, dass der Sitz des Unternehmens ebenfalls Hannover ist, was sicherlich zuerst einmal für eine gewisse Verbindung zu der Versicherung mit Stammsitz in Hannover spricht. Bei weiterer Recherche stellt man fest, dass die Firma ihren Geschäftssitz in Hannover auf dem HDI Platz 1 hat.

Es ist schon erstaunlich, dass nun sogar mit Firmen Kürzungen praktiziert werden, die offenbar aus ganz bestimmten Gründen unter einem Namen firmieren, der eine tatsächlich wohl kaum anzunehmende Unabhängigkeit vermitteln soll.

Gegebenenfalls sollte der Geschädigte hier unmittelbar auf die Versicherung zugehen und um Auskunft bitten, um welche Firma es sich bei dem Schadensschutzverband tatsächlich handelt.

7. Vorfinanzierung von Reparatur- und Sachverständigenkosten

Bereits mehrfach haben wir von der Vorfinanzierung von Reparatur- und Sachverständigenkosten berichtet.

Der BVSK hat eine Kooperationsvereinbarung mit der Deutschen Verrechnungsstelle für das Kfz-Wesen abgeschlossen. Es handelt sich um eine qualifizierte Factoring-Firma, die Reparatur- und Sachverständigenkosten vorfinanziert.

Erfahrungen, die Teilnehmer in den letzten Monaten gemacht haben, zeugen davon, dass die Zusammenarbeit mit der Deutschen Verrechnungsstelle problemlos ist.

Nachdem zunehmend auch Reparaturbetriebe die Vorfinanzierung von Reparaturkosten prüfen und bspw. auch Anwaltskanzleien trotz der juristischen Bedenken Vorfinanzierungen anbieten, haben wir uns bemüht, eine rechtlich unbedenkliche Alternative vorzuschlagen.

Das von uns entwickelte Modell der Vorfinanzierung von Reparaturkosten bedingt zwingend die Hinzuziehung eines BVSK-Sachverständigen sowie eines Rechtsanwaltes. Nur so können wir verhindern, dass die Vorfinanzierung zur Ausschaltung des Sachverständigen bzw. des Rechtsanwaltes genutzt wird. Zugleich dient die Beteiligung des Sachverständigen und des Rechtsanwaltes auch der Finanzierung des Factorings.

Wir haben bereits eine Serie von Regionalveranstaltungen durchgeführt, die auf positive Resonanz gestoßen sind. Eine kurze Information der Eckpunkte des Vorfinanzierungsprogrammes ist in dem beiliegenden Flyer der Factoring-Firma (**Anlage 06**) zu finden. Des Weiteren fügen wir einen Fragen- und Antwortenkatalog (**Anlage 07**) mit häufig in den Veranstaltungen thematisierten Punkten zur Kenntnis bei.

Bei Interesse können Sie sich jederzeit mit beiliegendem Antwortfax (**Anlage 08**) direkt an die Ansprechpartner der Factoringfirma oder an die Geschäftsstelle wenden.

Die Kosten des Factorings der Reparaturkosten belaufen sich nach diesem Modell auf insgesamt 3,6 %, wovon 1,6 % durch den Reparaturbetrieb getragen werden, je 1 % durch den Sachverständigen und den Rechtsanwalt.

8. Sonderausgabe „Mietwagenkosten 2013“

Hinweisen möchten wir noch einmal auf die aktuelle Zeitschrift „Mietwagenkosten 2013“. Die erste Auflage von 1.000 Exemplaren ist nahezu vergriffen, nur noch einige Restexemplare sind erhältlich.

Soweit noch nicht von den Bestellungen Gebrauch gemacht wurde, bitten wir um kurzfristige Mitteilung, um ggf. eine 2. Auflage in Druck geben zu können.

Sie können die Zeitschrift zu einem Sonderpreis von 12,50 € zzgl. MwSt. und Versandkosten über autorechtaktuell.de mit beiliegendem Bestellformular (**Anlage 09**) abrufen.

9. Aktuelle BVSK-Informationen

Hinweisen dürfen wir auf beiliegende Informationen (**Anlage 10**), die Sie auch gern entsprechend weiterleiten können:

- **Ergebnisse des Werkstatttests des ADAC**
- **Fehlersuche im Rahmen des Reparaturauftrages**
- **Ersatz von Hochwasser- bzw. Überschwemmungsschäden (Teilkasko)**
- **Umgang mit hagelbeschädigten Fahrzeugen**
- **Kundenfahrzeug in der Werkstatt – Was tun? (Obhutspflichten und hieraus resultierende Haftung der Werkstatt bei Schäden an Kundenfahrzeugen)**
- **Mögliche Ansprüche des Kunden für Fahrzeugschäden durch Reparaturmaßnahmen oder anlässlich der Probe- bzw. Überführungsfahrt**

10. Aktualisierte Sonderrechtsdienste

Hinweisen möchten wir auf die aktualisierten BVSK-Sonderrechtsdienste, die auf unserer Homepage im Mitgliederbereich abgerufen werden können.

Mit freundlichen kollegialen Grüßen

RA Elmar Fuchs
Geschäftsführer

BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

QuickRKÜ – Keine Hilfe für Kfz-Betriebe!

Derzeit werden deutschlandweit Kfz-Reparaturbetriebe mit einem Angebot konfrontiert, das unter dem Namen QuickRKÜ offensichtlich den Eindruck vermitteln soll, dass für Kfz-Reparaturbetriebe ein Hilfsmittel im Rahmen einer beschleunigten Unfallschadenregulierung gefunden sei.

Auch wenn Werbung viele Freiheiten genießt, bleibt zuerst einmal grundsätzlich festzuhalten, dass es „Wunder“ auch bei der Unfallschadenabwicklung nicht gibt und auch zu Recht nicht geben kann.

Wir können daher nur jedem Betrieb empfehlen, die angeblichen „Wunder“ einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Hierbei sollten nachfolgende Erwägungen berücksichtigt werden:

1. Anbieter der sogenannten QuickRKÜ ist die Firma ControlExpert aus Langenfeld. Nahezu allen Kfz-Betrieben in Deutschland ist dieses Unternehmen bekannt durch sogenannte Kürzungsberichte, die aufgrund von Weisungen regulierungspflichtiger Versicherer Kostenvoranschläge, Reparaturrechnungen und Gutachten regelmäßig erheblich reduzieren. Wenn nun genau dieses Unternehmen sich als Dienstleister der Kfz-Reparaturbetriebe darstellt, sollte dies zumindest einen Nachdenkprozess auslösen. Man kann das Thema auch ganz einfach ausdrücken und festhalten, dass es sich selten lohnt, sich selbst „ans Messer“ zu liefern.
2. Die Reparaturkostenübernahmebestätigung ist ein über viele Jahre entwickeltes, zuverlässiges Instrument, um die Schadenabwicklung und insbesondere den Zahlungsverkehr zu erleichtern. Völlig unproblematisch ist die Nutzung der RKÜ im Kaskoschaden, wo häufig der Kaskoversicherer selbst ein Interesse daran hat, durch Prüfung der RKÜ den Zahlungsvergang und damit die Reparatur zu beschleunigen. Dies gilt grundsätzlich auch im Haftpflichtschadenfall, wo allerdings aufgrund von Einwänden des Unfallverursachers der Versicherer häufig nicht in der gewünschten Geschwindigkeit die Reparaturkostenübernahme bestätigen kann.
3. Pilotversuche haben ergeben, dass unabhängig von den betriebswirtschaftlichen Problemen und rechtlichen Fragestellungen das System auch wenig praxisgerecht zu sein scheint:

Der Betrieb muss in aller Regel wegen Teilebestellung, Werkstattauftrag und Rechnungserstellung ohnehin eine eigene Kalkulation erstellen. Somit kommt es völlig unnötigerweise zu Doppelerfassungen.

Die Werkstatt hat erheblichen Mehraufwand durch die Kontrolle, ob tatsächlich alles unterschrieben ist, bei der Angabe der relevanten Schäden und bei möglichen Nachfragen des Kunden. Mitarbeiter der Werkstatt – genauso wie der Kunde – werden verunsichert und signifikante Vorteile gegenüber der bisherigen RKÜ und gegenüber der

bisherigen problemlosen Sachverständigenbeauftragung sind beim besten Willen nicht erkennbar.

Auch die vorgesehene Web-Applikation QuickRKÜ ist nicht in die Werkstatt-Systeme integriert.

Die Einbindung des Kunden in den QuickRKÜ-Prozess ist im klassischen Werkstattablauf nicht vorgesehen.

Häufig vorhandene Vorschäden werden in dem System selten erfasst und lösen möglicherweise auch haftungsrechtliche Probleme in der Werkstatt aus.

4. Die Rechtsprechung hat immer wieder festgestellt, dass ein Schadengutachten durch den Sachverständigen **höchstpersönlich** erstellt werden muss. Offenbar wird daher aus gutem Grund von der Firma ControlExpert bei QuickRKÜ nicht von einem Gutachten gesprochen, sondern von einer Reparaturkostenkalkulation, die der Reparaturbetrieb vorlegen könne. Man muss sich die Frage stellen, welchen Wert eine Reparaturkostenkalkulation haben soll, die durch Dritte lediglich aufgrund von Lichtbildern und aufgrund der Übermittlung eines Stundenverrechnungssatzes gefertigt wird. Die mögliche Rufschädigung auch gegenüber dem eigenen Kunden liegt auf der Hand. Grotesk wird es, wenn das Ergebnis der QuickRKÜ auch die Ermittlung des Wiederbeschaffungswertes, des Nutzungsausfalles und der merkantilen Wertminderung sein soll – **allesamt Positionen, die ansonsten der Kürzung durch die Firma ControlExpert unterliegen.**
5. Nur scheinbar wird im Übrigen das klassische RKÜ-Formular des Kfz-Gewerbes übernommen. QuickRKÜ ist mit einem Zusatz versehen, der die Firma ControlExpert berechtigt, sämtliche fahrzeug-, personen-, unfall- und werkstattspezifischen Daten zehn Jahre! zu speichern und diese an jeden Versicherer weiterzuleiten. Dies kann weder im Interesse des Betriebes noch im Interesse des Kunden liegen.
6. Schließlich muss die Frage aufgeworfen werden, warum für eine derartige Leistung auch noch Geld bezahlt werden soll, wobei es keine Rolle spielt, ob es sich um 20,00 € je Einzelfall oder um eine Flatrate in Höhe von 50,00 € je Monat handelt. Vermutlich wird es nicht lange dauern, bis Werkstätten von Kosten völlig freigestellt werden. Damit wird dann klar, wer die Vorteile hat – allein der regulierungspflichtige Versicherer.

Hilfe für den Kfz-Betrieb sieht jedenfalls anders aus!

Richtlinie des BVSK

Beilackierung

I. Vorbemerkung

Entwicklungen im Bereich der Coloristik, der Farbtonherstellung und der Lackiertechnik führen zunehmend im Bereich der Reparaturlackierung zu Schwierigkeiten den gewählten Farbton so zu treffen, dass für das menschliche Auge ein Farbtonunterschied zwischen dem instandgesetzten Teil und angrenzenden Bauteilen nicht erkennbar ist. Die Thematik ist in Fachkreisen hinreichend bekannt. Bereits 2008 wurde beispielsweise im Allianz Zentrum für Technik AZT auf die Problematik hingewiesen. Das AZT empfiehlt, die Entscheidung über die Erforderlichkeit einer Beilackierung angrenzender Teile durch den, die Reparatur ausführenden Lackierer im Einzelfall treffen zu lassen.

Das diesbezügliche Merkblatt des AZT ist aus Sicht des Kfz-Sachverständigen, der die erforderlichen Reparaturkosten einschließlich der Lackierkosten aus der so genannten ex ante Sicht zu ermitteln hat, nicht praxisgerecht.

Circa 40% der Unfallschäden werden fiktiv gemäß § 249 Abs. 2, Satz 1 abgerechnet. Der Geschädigte ist jedoch frei in seiner Entscheidung, konkret oder fiktiv abzurechnen. Ein Nachteil aus der Wahl des Abrechnungsweges darf ihm nicht entstehen.

Das Gutachten hat die voraussichtlichen Instandsetzungskosten möglichst exakt zu ermitteln. Ein Schadengutachten wäre daher unvollständig und damit fehlerhaft, wenn es keine Aussage zu einer ggf. notwendigen Farbtonangleichung enthalten würde.

Der Verweis auf den Lackierfachmann im Lackierbetrieb hilft nicht weiter. Der Lackierfachmann ist vielmehr gefragt, wenn sich im Rahmen der konkreten Reparaturdurchführung herausstellen sollte, dass abweichend von der Prognose des

Sachverständigen eine Beilackierung konkret nicht erforderlich ist oder abweichend von den Feststellungen des Sachverständigen die Beilackierung doch erforderlich sein sollte.

Der BVSK ist der Auffassung, dass der mit der Schadenfeststellung befasste Sachverständige die Thematik der Farbtonangleichung behandeln muss. Weder kann heute davon gesprochen werden, dass eine Farbtonangleichung immer erforderlich ist, noch dass sie nie erforderlich sei oder sich nur auf bestimmte Lacktöne beschränken würde.

Nicht zuletzt die Lackiertechnik hat erhebliche Fortschritte gemacht mit der Folge, dass in vielen Fällen durch eine Beilackierung im beschädigten Teil selbst oder auch durch die Möglichkeit durch Fertigung von Farbmusterblechen ein Farbton so getroffen werden kann, dass für das menschliche Auge ein Farbtonunterschied nicht mehr wahrnehmbar ist.

Bei der Bewertung dieser Frage hat der Sachverständige die technischen Möglichkeiten eines qualifizierten Lackierfachbetriebes zu berücksichtigen. Abweichend von der bisherigen Richtlinie des AZT hat der Sachverständige eine Aussage des Lackierfachbetriebes, dass eine Farbtonangleichung unvermeidlich ist, zu würdigen.

Er hat sich insbesondere mit dem Farbton, mit dem Schadenbild, dem Lack selbst, dem Alter des Fahrzeuges und weiteren Randfaktoren auseinander zu setzen.

Aufbauend hierauf hat dann im Gutachten eine Aussage zur Erforderlichkeit der Farbtonangleichung zu erfolgen.

II. Schadenaufnahme

Im Rahmen der Schadenaufnahme nimmt der Sachverständige das Kraftfahrzeug nach einem Unfallereignis in Bezug auf die Lackierung in einem vorhandenen Ist-Zustand persönlich in Augenschein. Im Rahmen dieser persönlichen Inaugenscheinnahme ist es Aufgabe des technischen Sachverständigen zum einen durch den Einsatz eines Schichtdickenmessgerätes die vorhandene Lackschichtstärke zu prüfen und festzuhalten, darüber hinaus ist es Aufgabe des Sachverständigen, bei dieser Inaugenscheinnahme durch optische Prüfung zu untersuchen, ob zwischen den Bauteilen am Fahrzeug zum Zeitpunkt

der Besichtigung eine Farbtonabweichung besteht. Eine vorhandene oder nicht vorhandene Farbtonabweichung von Bauteilen ist im Gutachten zu dokumentieren.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der Sachverständige die Besichtigungsbedingungen, die zum Zeitpunkt seiner persönlichen Inaugenscheinnahme des Kraftfahrzeuges herrschten, festhält, das heißt, ob die Lackierung bei Tageslicht, bei Kunstlicht, in feuchten oder verschmutzten Zustand in Augenschein genommen wurde.

Weiterhin ist bei der Festlegung, ob an angrenzenden Bauteilen eine Lackierung zum Zwecke der Farbtonangleichung erforderlich ist, die Lage des Schadenbildes am betroffenen Bauteil zu betrachten. Zu beachten ist, ob das Bauteil ersetzt oder instand gesetzt wird und ob das angrenzende Bauteil in der gleichen Ebene zu dem betroffenen Bauteil liegt, ob Sicken und Kanten und Spalten vorhanden sind, die das zu lackierende Bauteil von dem angrenzenden Bauteil abgrenzen.

Weiterhin ist bei der Beurteilung, ob eine Farbangleichung erforderlich ist, das Alter des Fahrzeuges und das Alter der Lackierung, soweit abschätzbar, bei der Frage, ob ein Farbangleich erforderlich ist, mit einzubeziehen. Darüber hinaus hat der Sachverständige mit einzubeziehen, dass Farbtonabweichungen bereits durch den Einsatz von unterschiedlichen Lieferanten im Herstellerwerk, unterschiedlichen Lackierstraßen und unterschiedlichen Lackchargen auftreten können.

Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Reparaturlackierung andere Bedingungen herrschen als im Herstellungsprozess des Fahrzeuges.

Auch sind im Reparaturprozess unterschiedliche Lackierer mit unterschiedlichen Fähigkeiten beteiligt, so dass all dies durch den Sachverständigen bei der Beurteilung der Frage, ob eine Farbangleichung erforderlich ist oder nicht, mit heranzuziehen ist.

Kommt der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass eine Farbangleichung zunächst nicht erforderlich ist und stellt sich im Rahmen des Reparaturprozesses heraus, dass eine Farbangleichung erforderlich wird, ist es Aufgabe des Lackierers sich mit dem Sachverständigen in Verbindung zu setzen, um die Erforderlichkeit einer Beilackierung zu dokumentieren.

III. Textliche Hinweise

Der Sachverständige hat Stellung zu nehmen zur Erforderlichkeit einer Farbtonangleichung, wobei der Sachverständige diese Frage zu beantworten hat sowohl in Fällen, in denen die Farbtonangleichung angrenzender Teile geboten ist, als auch in Fällen, in denen dies nicht erforderlich ist.

Zu den aufgeworfenen Fragestellungen hat der Sachverständige individuell Stellung zu nehmen. Als Grundlage können die nachfolgenden Textbausteine verwendet werden.

I. Beilackierung erforderlich

Aufgrund des Schadenbildes ist es unter Berücksichtigung des in Rede stehenden Farbtones im Regelfall nicht möglich, im Rahmen der Instandsetzung und Lackierung den Farbton so zu treffen, dass ein Farbtonunterschied bei Betrachtung angrenzender Teile nicht gegeben ist.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Farbtonangleichung eine Beilackierung der angrenzenden Teile kalkuliert.

II. Beilackierung nicht erforderlich

Aufgrund des Schadenbildes ist eine Beilackierung angrenzender Teile nicht erforderlich.

Auch in Anbetracht des Farbtones sowie insbesondere unter Berücksichtigung des konkreten Schadenbildes ist es möglich, die Lackierung so durchzuführen, dass ein evtl. Farbtonunterschied nicht mehr wahrnehmbar ist.

MERKBLATT

Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung

Gründe für Farbton differenzen und die Notwendigkeit der Beilackierung

Von Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller

Vorwort

Bei unfallbedingten Schadensereignissen ist sowohl im Haftpflicht-, als auch im Kaskoschaden die Wiederherstellung des Fahrzeugzustandes anzustreben, der unmittelbar vor Eintritt des Schadensereignisses bestand. Neben einer sach- und fachgerechten Karosseriereparatur wird dies auch von der Fahrzeuglackierung erwartet.

Bei einer fachgerechten Lackierung geht es immer wieder auch um die Frage, ob die so genannte Ein- oder Beilackierung zu den schadensbedingten Kosten gehört. Die Beilackierung kann sich dabei auf das reparierte Teil beschränken oder auch auf das Einlackieren in das angrenzende Teil erstrecken.

Hilfreich sind hierzu die von den Kfz-Branchenverbänden und Institutionen erstellten Merkblätter „Spotlackierung“ und „Ausbesserungen für Uni- und Effektlackierungen“. Dort wird die Beilackierung vom technischen Ablauf her beschrieben. Die in den Merkblättern enthaltenen Kernsätze lauten: „Der Lackierfachmann entscheidet, ob eine Reparatur nach Lackstufe 2, 3 oder durch eine Spotlackierung ausgeführt wird“ (Spotlackiermerkblatt) bzw. „die Entscheidung über eine Beilackierung von angrenzenden Teilen wird vom ausführenden Lackierfachmann anhand der von ihm hergestellten Farbmuster getroffen“ (Merkblatt Uni- und Effektlackierungen).

Die Beilackierung hat in den letzten Jahren angesichts der rund 40.000 auf dem Markt befindlichen Farbtöne deutlich an Bedeutung gewonnen. Farbtonunterschiede an Fahrzeugen kommen teilweise bereits in der Serie vor. Entscheidend ist allerdings, dass eine Reparaturlackierung völlig anders, mit anderen Lacken und anderen Techniken, durchgeführt wird als die Werkslackierung. Farbtonunterschiede sind nahezu unvermeidbar. Damit aber das menschliche Auge die noch vorhandenen Farbunterschiede nicht mehr als Unterschiede wahrnehmen kann, hat sich die Technik der Beilackierung seit vielen Jahren durchgesetzt, um eine möglichst hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen.

Die Praxis läuft in vielen Fällen allerdings anders: Nach einem Schadensereignis muss der beauftragte Sachverständige bei Erstellung seines Gutachtens oft zu einem Zeitpunkt auch über die Notwendigkeit der Beilackierung entscheiden, bevor überhaupt ein Lackierfachmann das Fahrzeug gesehen hat. Das Gutachten regelt aber den Reparaturweg. Entscheidet dann zu einem späteren Zeitpunkt der Lackierfachmann über die Notwendigkeit der Beilackierung, obwohl diese nicht im Gutachten aufgeführt ist, dann kann über diese Reparaturausweitung eine Diskussion mit dem Sachverständigen oder dem Versicherer über die Erforderlichkeit der Beilackierung und die Übernahme der dadurch bedingten Zusatzkosten für eventuell anfallende Nebenarbeiten entstehen. Diese Diskussion sollte möglichst vermieden werden, zumal der Lackierprozess häufig bereits begonnen hat und keine Zeit für Diskussionen zur Verfügung steht.

Das Merkblatt „Beilackierung“, erstellt vom international anerkannten Lackexperten Diplomingenieur Hans-Peter Müller, erläutert die Unterschiede zwischen der Werks- und der Reparaturlackierung und legt dar, warum eine Farbangleichung durch Beilackierung in vielen Fällen unumgänglich ist, um ein optisch gutes Lackierergebnis zu erzielen. Das Merkblatt gibt allen am Reparatur- und Lackierprozess beteiligten Personengruppen, also dem Kunden, Versicherer, Sachverständigen und dem Lackierfachmann Hilfestellung für die Schadenskalkulation und die Reparaturdurchführung.

Der Inhalt dieses Merkblattes wurde von folgenden Institutionen geprüft und akzeptiert und hat somit Gültigkeit für alle am Schadensprozess beteiligte Personenkreise:

- Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V.
- KTI Kraftfahrzeugtechnisches Institut und Karosseriewerkstätte GmbH & Co. KG
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
- Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V.

Bad Vilbel, Juli 2013

Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung

Gründe für Farbtondifferenzen und die Notwendigkeit der Beilackierung

Von Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller

-Zusammenfassung-

Ein Fahrzeughalter erwartet, dass der Zustand seines Fahrzeuges nach einer unfallbedingten Reparatur sowohl im Haftpflicht- als auch im Kaskofall so wiederhergestellt wird, wie er unmittelbar vor Eintritt des Schadenereignisses bestand. Dies gilt gleichermaßen für die Karosseriereparatur wie für die Reparaturlackierung.

Zu einer fachgerechten Lackierung gehört nicht nur, dass der Korrosionsschutz wieder hergestellt wird, sondern auch, dass weder Farbton- noch Effektunterschiede zur Originallackierung für das menschliche Auge zu erkennen sind. Der Auftraggeber erwartet die „unsichtbare Reparatur“. Dies ist ohne die Beilackierung von angrenzenden Teilflächen, um einen Farbtonunterschied für den Betrachter unsichtbar zu machen, bei vielen Farbtönen fast unmöglich. Hierfür gibt es verschiedenste Gründe:

- Die Automobilindustrie ist nicht in der Lage, exakt denselben Farbton in unterschiedlichen Werken auf unterschiedlichen Modellen über einen längeren Zeitraum zu lackieren.
- Auf dem jeweiligen Fahrzeug weicht der Farbton auf liegenden Flächen (z. B. Kofferraumdeckel) vom Farbton der Senkrechten (z. B. Fahrtür) ab.
- Anbauteile werden lackiert an das Produktionsband geliefert – d.h. mit unterschiedlicher Lackqualität, appliziert mit unterschiedlichen Verfahren.

Daraus folgt, dass auf einem werkslackierten Fahrzeug bereits mehrere Farbnuancen vorhanden sind. Dieses Fahrzeug muss nun aber im Reparaturfall mit einer vollkommen anderen Lacktechnologie mit einem Lackierverfahren, bei dem weder Applikationsgerät, relative Luftfeuchte noch Temperatur bei der Applikation und der Trocknung mit der Werkslackierung übereinstimmen, lackiert werden.

Noch deutlicher wird diese Schwierigkeit oder fast Unmöglichkeit, wenn man weiß, wie stark sich die Pigmentierung eines Farbtones der Serienlackierung von der Reparaturlackierung unterscheidet. Während für die Rezeptierung des Serienlackes aus einer sehr großen Anzahl von Pigmenten, die ausgewählt werden, die zur Nachstellung des Urmusters aus qualitativen, wirtschaftlichen und produktionstechnischen Gründen am geeignetsten erscheinen, stehen dem Hersteller des Reparaturlackes für die Nachstellung dieses Farbtones nur die Pigmente zur Verfügung, die er in der Vergangenheit einmal für sein Mischfarbensystem ausgewählt hat. Durch das Kombinieren dieser limitierten Pigmentmenge (deutlich unter 100) müssen für die Reparaturlackierung über 40.000 Farbtöne dargestellt werden. Alle Hilfsmittel, die der Lackhersteller zur Verfügung stellt wie z. B. mehrere Varianten zu jedem Farbton, Farbtondokumentation und Farbtonmessgeräte unterstützen den Reparaturlackierer bei der Suche nach der bestmöglichen Farbnuance, aber auch nicht mehr. Die immer wieder verwendete Aussage, der Lackierfachmann müsse „auf Stoß“ lackieren können, entspricht nicht der Realität. Bei manchen Farbtönen mag das zutreffen, bei vielen anderen aber nicht.

Die Beilackierung ist in den meisten Fällen unumgänglich, um den Halter eines zu reparierenden Fahrzeuges zufrieden zu stellen. Der Lackierfachmann trägt zudem das Risiko für eine Zweitreparatur, wenn er sich gegen das Beilackieren entschieden hat und daraufhin die Farbtondifferenz beanstandet wird. Der eingebundene Kfz-Sachverständige kann häufig ebenfalls vor Beginn der Reparatur nicht beurteilen, ob eine Beilackierung notwendig wird. Also muss der Lackierfachmann, z. B. nach Erstellen des Musterbleches, darüber entscheiden. Technisch beherrscht der Lackierfachmann die Beilackierung, die hierfür erforderlichen Kosten hat der auftraggebende Kunde oder im Versicherungsfall der Versicherer zu übernehmen.

Unterschiede zwischen Serien- und Reparaturlackierung

Gründe für Farbtondifferenzen und die Notwendigkeit der Beilackierung

Von Dipl.-Ing. Hans-Peter Müller

Ein Fahrzeughalter erwartet, dass sein Fahrzeug nach der unfallbedingten Reparatur so wiederhergestellt wird, dass weder Farbton- noch Effektunterschiede der Reparaturlackierung zur Originallackierung für das menschliche Auge zu erkennen sind. Die Reparaturlackierung darf nicht schlechter, aber auch nicht besser in Bezug auf Glanz, Verlauf, Effekt und Farbton sein als die Originallackierung, auch Werks- oder Serienlackierung bezeichnet. Eine optimale Reparaturlackierung sollte die vollkommene Kopie der Werkslackierung sein, der Fahrzeughalter erwartet die „unsichtbare Reparatur“.

Aus verschiedensten Gründen ist dies nahezu unmöglich. Betrachtet man die Unterschiede zwischen einer Werkslackierung und einer Reparaturlackierung, so sieht man, dass praktisch keiner der Parameter übereinstimmt.

Unterschiede zwischen den Lackierverfahren

	Werkslackierung (Serienlackierung)	Reparaturlackierung
Applikation	Roboter, elektrostatisch	von Hand, pneumatisch
Schichtdicken	exakt gleichbleibend, $\pm 5\%$ der gewünschten Schichtdicke für jedes Karoseriesegment	Gefühlsmäßig, $\pm 50\%$ der gewünschten Schichtdicke
Relative Luftfeuchte	$< \pm 5\%$	zwischen 15-90%
Temperatur bei der Applikation gleichbleibend in der Regel	$20 \pm 1^\circ \text{C}$	zwischen 15-35° C
Trocknung Objekttemperatur	140° C	$< 60^\circ \text{C}$

Die Unterschiede zwischen Werkslackierung und Reparaturlackierung bei der Applikation sind so groß, dass sogar bei der Verwendung des Serienlackes als Reparaturlack nicht akzeptable Farbtonunterschiede auftreten würden.

Es gibt zwar von den Automobilherstellern festgelegte Farbtonstandards, aber:

- Von jedem Automobilhersteller werden in verschiedenen Werken und Ländern in unterschiedlichen Lackieranlagen, Fahrzeuge mit unterschiedlicher Geometrie mit Lacken von unterschiedlichen Lackherstellern und Technologien im theoretisch gleichen Farbton lackiert.
- Je länger ein Farbton eingesetzt wird, je mehr Werke des Automobilherstellers diesen Farbton verwenden und je mehr Zulieferer es für diesen Farbton gibt, desto mehr Farbtonvarianten innerhalb eines Farbtonstandards gibt es im Markt.
- Auf dem jeweiligen Fahrzeug kann der Farbton auf den liegenden Flächen (z. B. Kofferraumdeckel) vom Farbton auf den senkrechten Flächen (z. B. Fahrertür) abweichen.
- Anbauteile (z. B. Stoßfänger) werden lackiert an das Band geliefert - d.h. mit unterschiedlichem Lack, appliziert mit unterschiedlichen Verfahren; dadurch entsteht eine weitere Quelle für Farbtondifferenzen.

Daraus folgt:

Auf einem werkslackierten Fahrzeug sind bereits mehrere Farbtonnuancen vorhanden.

Unterschiede in der Pigmentierung der Farbtöne

	Werkslackierung (Serienlackierung)	Reparaturlackierung
Pigmentierung	pro Farbton freie Auswahl der günstigsten Pigmente	aus begrenzter Anzahl von Mischfarben (<100) werden durch Kombination mehr als 40.000 Farbtöne dargestellt
Farbtongenauigkeit	komfortable Toleranz zum Standard	sehr geringe Toleranz zur Originallackierung, Gefahr durch Metamerie

Pigmentierung: Für die Rezeptierung des Serienlackes werden aus einer großen Anzahl von Pigmenten die Pigmente ausgewählt, die zur Nachstellung des Urmusters aus qualitativen, wirtschaftlichen und produktionstechnischen Gründen am geeignetsten erscheinen. Dagegen stehen dem Hersteller des Reparaturlackes für die Nachstellung dieses Farbtons nur eine sehr begrenzte Anzahl von Mischfarben, die deutlich unter 100 – inklusive Effektpigmente – liegt, zur Verfügung. Durch das Kombinieren dieser limitierten Pigmentmenge müssen für die Reparaturlackierung über 40.000 Farbtöne dargestellt werden.

Farbtonstandards: Der Farbtonstandard des Automobilherstellers ist für den Reparaturlackhersteller, entgegen der landläufigen Meinung, nur ein erster Anhaltspunkt. Durch Messungen der ersten Fahrzeuge im Markt ermittelt er dann die Werte für den internen Standard einer ersten Variante. Sollte sich in der Folgezeit zeigen, dass sich der Farbton in der Produktion neuer Fahrzeuge signifikant in eine Richtung (heller, dunkler, bunter usw.) verändert hat, dann wird ein weiterer Standard für die zweite Variante erstellt. Solange ein Farbton am Band läuft, kann der Reparaturlackhersteller nicht darauf verzichten immer wieder Fahrzeuge messtechnisch zu kontrollieren, um weitere Varianten frühzeitig festzustellen.

Ergänzend muss in die Betrachtung einbezogen werden, dass bei älteren Fahrzeugen Farbtonveränderungen durch UV-Strahlung oder chemische Einflüsse auftreten können. Bei neueren Lackierungen – insbesondere bei Zweischichtlackierungen – stellt man dies praktisch nicht mehr fest.

Unterschiede im Lackaufbau (Untergrund Stahl)

	Werkslackierung (Serienlackierung)	Reparaturlackierung
Primer	CTL 20 ± 2 µm	Primer auf PVB-Basis 2-20 µm auf Epoxid- oder Acrylatbasis 20-60 µm
Füller	40 ± 5 µm	Schleiffüller 30-100 µm Dickschichtfüller 100-200 µm Nass-in-Nass-Füller 30-50 µm
Basislack	12-15 µm	15-30 µm
Klarlack	40 ± 5 µm	40-70 µm

Der Lackaufbau der Serienlackierung unterscheidet sich grundlegend von dem der Reparaturlackierung. Während die Technologie der in der Serie verwendeten Lacke sehr ähnlich ist, werden bei der Reparaturlackierung, speziell im Primer- und Füllerbereich, unterschiedliche Technologien mit unterschiedlichsten Schichtdicken eingesetzt. Das heißt aber auch, dass eine höhere Gesamtlackschichtstärke in der Reparaturlackierung unvermeidbar ist. Hinzu kommt, dass die Schwankungsbreite der Gesamtschichtstärke bei der Werkslackierung pro Lackieranlage noch geringer ist, als die Einzelwerte der Tabelle andeuten. Bei den Werten der Füller und Primer der Reparaturlackierung dagegen handelt es sich um Soll-Werte der unterschiedlichen Technologien, die aber keine Qualitätsunterschiede bedeuten.

Eine Reparaturlackierung muss somit zwangsläufig zu einem insgesamt höheren Lackauftrag führen. Qualitativ gibt es zwischen der Werks- und der Reparaturlackierung jedoch keine Unterschiede, sie sind gleichwertig.

Daraus folgt:

Betrachtet man alle diese technischen Gegebenheiten und Unterschiede, dann ist zu verstehen, dass der Farbton der Reparaturlackierung von dem der Werkslackierung abweicht, ohne dass es Qualitätsunterschiede gibt.

Hilfen zur richtigen Farbtonfindung

Damit der Reparaturlackierer sich bei dieser Problematik der Farbtonfindung zurechtfindet, bieten die Lackhersteller verschiedene Hilfen an:

Farbtondokumentation

Eine Farbtondokumentation enthält Nachstellungen der Standardfarbtöne und bis zu 5 oder 6 Varianten von denen Farbtonrezepturen ausgearbeitet wurden. Diese Paspeln oder Bleche werden unter standardisierten Bedingungen (Temperatur, relative Luftfeuchtigkeit, Abstand zum Objekt, Durchflussmenge usw.) von einem Roboter lackiert. Anhand dieser Paspeln oder Farbtonbleche muss sich der Lackierer für eine Variante entscheiden. Da er aber nie unter den gleichen standardisierten Bedingungen wie der Ersteller der Farbtondokumentation arbeiten kann, kann er nur annähernd den gleichen Farbton erzielen. Ein oder zwei lackierte Vorabmuster mit dem Vorort angemischten Lack können ihm etwas mehr Sicherheit bringen.

Farbtonmessgeräte

Die heute im Markt befindlichen Messgeräte können sehr hilfreich sein, wenn man vor der Reparatur den Farbton in der Nähe der Reparaturstelle misst. Das Gerät vergleicht dann die Remissionskurve des gemessenen Farbtons mit den im Gerät abgespeicherten Remissionskurven und wählt dann die aus, die der gemessenen am nächsten kommt. Das heißt aber, dass Farbtonmessgeräte auch nur elektronische Farbtondokumentationen sind, allerdings mit viel mehr abgespeicherten Varianten, einem sehr genauen Auge und der Möglichkeit, Rezepturen selbst abzuändern. Die Größe und die Struktur von Effektpigmenten müssen vom Lackierer aber nach wie vor geschätzt werden. Das Farbtonmessgerät gibt keinen Hinweis auf eine Dreischichtlackierung, auf nicht ausreichend deckend lackierte Basislackierung oder auf bei der Serienlackierung eingefärbte Klarlacke.

Notwendigkeit der Beilackierung

Die VDI-Richtlinie 3456, die den Stand der Technik bei der Reparaturlackierung beschreibt, sagt zur Beurteilung von Farbtonmessgeräten folgendes aus: *...die Genauigkeit dieser Bestimmung vor Ort erlaubt noch nicht, dass man auf ein Mitlackieren von angrenzenden Teilen (Beilackieren) und Nachnuancieren verzichten kann....*

Dieses Verfahren des „Beilackierens“ definiert die gleiche Richtlinie wie folgt: *Mitlackieren der an die Reparaturstelle angrenzenden Teilflächen, um einen Farbtonunterschied für den Betrachter unsichtbar zu machen. Wird vorwiegend bei Metallic- und Effektfarbtönen angewendet (siehe AZT-Merkblatt für Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen).*

Das häufig geäußerte Argument, der Lackierfachmann müsse in der Lage sein auf Stoß zu lackieren, wird aufgrund der schwierigen Farbtonfindung damit widerlegt. Die Beilackierung ist in den meisten Fällen unumgänglich, da in Deutschland mehr als 90 % der neu zugelassenen PKW in Metallic- oder Effektfarbtönen lackiert sind.

Es handelt sich beim „Beilackieren“ um ein allgemein anerkanntes Verfahren, das im Merkblatt für Ausbesserungen von Uni- und Effektlackierungen detailliert beschrieben wird. Der Lackierfachmann – und nur der Lackierfachmann – kann und muss letztlich die Entscheidung treffen, ob bei einer Reparaturlackierung dieses Verfahren angewendet wird. Soweit zumutbar ist dies natürlich mit dem Auftraggeber, dem Sachverständigen oder der Versicherung abzusprechen.

Technisch gesehen ist das Beilackieren heute kein Problem. Jeder Reparaturlackhersteller bietet hierfür detaillierte Merkblätter mit der Beschreibung des Arbeitsablaufes und der notwendigen Additive, Verdünner und Schleifpräparaten an. Der Lackierfachmann beherrscht diese Technik.

Schlussbemerkung

Angesichts der immer komplizierteren Farbtöne moderner Automobillacke ist es für den Lackierfachmann gerade bei aktuellen Farbtönen häufig unmöglich, den ausreichend genauen Farbton einer Reparaturlackierung zu treffen. Für die lackierende Werkstatt und den Lackierfachmann steht aber die Qualität der Arbeit, einher gehend mit hoher Kundenzufriedenheit, stets im Mittelpunkt. Der Kunde erwartet ein Ergebnis, das Farbtonunterschiede möglichst unsichtbar macht. Daran wird primär die Qualität der Reparaturarbeit gemessen. Technisch beherrscht der Lackierfachmann die Beilackierung, die hierfür erforderlichen Kosten hat der auftraggebende Kunde oder im Versicherungsfall der Versicherer zu übernehmen.

Aber auch der Kfz-Sachverständige muss bei der Begutachtung eines Schadens fachlich in der Lage sein zu beurteilen, ob im konkreten Fall eine Beilackierung erforderlich ist. Für die Beurteilung sollten die im vorliegenden Merkblatt aufgeführten Argumente eine Entscheidungsgrundlage darstellen.

Bad Vilbel, Juli 2013

Gutachten, die ohne persönliche Inaugenscheinnahme des Objekts erstellt werden, sind aufgrund gravierender Qualitätsmängel unbrauchbar

AG Freudenstadt, Urteil vom 11.10.2012, AZ: 4 C 607/11

Hintergrund;

Das AG Freudenstadt hat in einer Entscheidung vom 11.10.2012 die Erstattungsfähigkeit von Gutachterkosten abgelehnt, da das sogenannte „Gutachten“ über die Unfallschäden und die Wertminderung am streitgegenständlichen Fahrzeug unter Verwendung des sogenannten „Life-Expert-Systems“ erstellt wurde – ohne persönliche Inaugenscheinnahme durch einen Kfz-Sachverständigen.

Das Fahrzeug wurde von einer Hilfsperson vor Ort mit einer Videokamera gefilmt und diese Videoaufnahme von einem Sachbearbeiter ausgewertet. Dieser Sachbearbeiter erstellte sodann ein Schadengutachten, ohne das Fahrzeug jemals persönlich in Augenschein genommen zu haben.

Aussage:

Das AG Freudenstadt kam zu Recht zu dem Ergebnis, dass ein auf Videotechnik basierendes Schadengutachten ungeeignet ist, den Schadenumfang, die Höhe des merkantilen Minderwerts, den Gesamtzustand des Fahrzeugs sowie die etwaige Unfallfreiheit unabhängig zu beurteilen.

Die Kosten für das Gutachten lehnte das Gericht folgerichtig als nicht erstattungsfähig ab.

Wenn Gutachten ohne persönliche Anwesenheit des Sachverständigen erstellt werden, können verdeckte Vorschäden, kleine Staubeinschlüsse in Nachlackierungen, Haarrisse, mikrofeine Kratzer, kleine Dellen, Wellen und leichte Stauchungen etc. nicht erkannt und berücksichtigt werden. Zudem werden erforderliche technische Prüfungen – wie z.B. Lackschichtdickenmessungen, Flächenvergleiche etc. – nicht beweissicher durchgeführt. Gerüche – wie z.B. Brand-/ Schmorgeruch – sowie akustische Wahrnehmungen – z.B. des Motorlaufs oder Fahrgeräusche – kann der Sachverständige auf diesem Wege ebenfalls nicht wahrnehmen und einem möglichen Schaden somit auch nicht zuordnen.

Ein durch dieses Verfahren erstelltes Gutachten ist daher aufgrund der mangelnden Qualität und aufgrund fehlender Unabhängigkeit vollkommen ungeeignet, das Schadenbild sowie den Gesamtzustand des Fahrzeugs – mangels Berücksichtigung aller wertbildenden Faktoren – zu beurteilen. Die persönliche Inaugenscheinnahme des zu begutachtenden Fahrzeugs durch den Sachverständigen ist und bleibt daher unverzichtbare Grundlage für die ordnungsgemäße und unabhängige Gutachtenerstellung.

Praxis:

Geschädigte, Versicherer und Kfz-Betriebe sollten bei Gutachtenerstellung darauf bestehen, dass ein unabhängiger, qualifizierter Kfz-Sachverständige das Fahrzeug höchstpersönlich besichtigt und das Gutachten verantwortlich erstellt.

Die persönliche Inaugenscheinnahme des zu beurteilenden Objekts ist unabdingbare Grundlage der Gutachtenerstellung

AG Dachau, Urteil vom 30.01.2013, AZ: 3 C 1146/10

Hintergrund;

Die Klägerin beehrte im vorliegenden Rechtsstreit restliche Reparaturkosten, die Kosten des Sachverständigengutachtens sowie Wertminderung für ihr unfallgeschädigtes Fahrzeug. Die Klägerin ist Inhaberin eines Autohandels, welcher den An- und Verkauf von Fahrzeugen betreibt.

Das von der Klägerin vorgelegte Schadengutachten wurde unter Verwendung des sogenannten „Life-Expert-Systems“ erstellt. Die Begutachtung erfolgte ohne persönliche Inaugenscheinnahme durch den das Gutachten erstellenden Sachverständigen.

Der Sachverständige fertigte sein Gutachten anhand von Videoaufnahmen, welche durch eine Hilfsperson aufgenommen wurden. Im Gutachten wurden weder Angaben zur Vorgehensweise der Begutachtung mit dem sogenannten Live-Expert-System noch zur Qualifikation der Hilfsperson gemacht. Bei der Hilfsperson handelte es sich zudem um den Inhaber der Klägerin, mithin der Autohandelsfirma.

Das AG Dachau wies die Klage insgesamt ab.

Aussage:

Das AG Dachau kam zu dem Ergebnis, das vorgelegte Gutachten sei für eine Abrechnung auf Gutachtenbasis aufgrund erheblicher Mängel ungeeignet und daher insgesamt nicht verwertbar.

Gerügt wurde insbesondere, dass das Sachverständigenbüro im Gutachten keine Angaben zu der – für eine Gutachtenerstattung unüblichen – Vorgehensweise der Begutachtung gemacht hat. Es fehlt der Hinweis darauf, dass das Fahrzeug nicht persönlich, sondern durch eine von einer Hilfsperson geführten Videokamera besichtigt wurde. Weiter gibt es weder detaillierte Angaben zur Art der Unterstützung durch diese Hilfsperson noch Angaben über etwaige besondere Sachkunde der Hilfsperson. Schließlich fehlen auch Angaben zur Eignung des Sachverständigen selbst mangels Hinweise auf besondere Sachkunde durch öffentliche Bestellung und Vereidigung bzw. eine entsprechende Personenzertifizierung.

Das Gericht folgt daher den umfassenden und nachvollziehbaren Ausführungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen, der zu dem Ergebnis kommt, die verwendete Videotechnik stelle in keiner Weise eine den Regeln der Technik entsprechende Art und Weise zur Schadenbegutachtung dar und die verwendete Kamera sei für diesen Zweck aufgrund ihrer mangelhaften Qualität vollkommen ungeeignet.

Die persönliche Inaugenscheinnahme durch den Sachverständigen vor Ort und direkt am Objekt sei für eine fachgerechte Gutachtenerstellung auf jeden Fall unumgänglich, wenn das Objekt noch vorhanden ist und zur Verfügung steht.

Das menschliche Gesichtsfeld sowie die ultrafeine Auflösung nebst Farbdifferenzierung des vom Menschen gesehenen Bildes könne keine Videokamera ersetzen bzw. weitergeben. Nur bei persönlicher Inaugenscheinnahme ließen sich Besonderheiten vom geschulten Auge erkennen.

Erforderliche technische Prüfungen ließen sich durch ein Hilfspersonal mangels Spezialwerkzeuge in der Regel nicht durchführen. Olfaktorische Wahrnehmungen (Riechwahrnehmungen) seien unter anderem für die Bestimmung des Fahrzeugwertes erforderlich. Auch versteckt austretende Flüssigkeiten oder Brand-/Schmorgeruch könne die geschulte Nase eines Sachverständigen wahrnehmen und einem möglichen Schaden zuordnen.

Auch die persönliche akustische Wahrnehmung ließe sich mit dem Mikrofon einer Videokamera gar nicht oder nur unzureichend aufnehmen.

Das Gericht kam daher zu dem Ergebnis, dass eine Hilfsperson zur Inaugenscheinnahme vor Ort als Ersatz für den Sachverständigen völlig ungeeignet ist. Zudem hielt das Gericht das vorgelegte Bildmaterial, welches von der Kamera stammte, aufgrund mangelhafter Qualität und Auflösung ungeeignet, den Schaden zu dokumentieren.

Schließlich sei es schon fraglich, inwieweit ein Gutachten noch objektiv sein könne, wenn ein Gutachter den Geschädigten als Hilfsperson heranzieht, der derart wichtige Funktionen wie das Führen der Kamera ausübt.

Praxis:

Das AG Dachau kommt hinsichtlich der Unverzichtbarkeit der persönlichen Inaugenscheinnahme des Objekts durch den Sachverständigen selbst zu demselben Ergebnis wie das AG Freudenstadt in seinem Urteil vom 11.10.2012 (AZ: 4 C 607/11). Geschädigte, Versicherer und Kfz-Betriebe sollten daher bei Gutachtenerstellung stets darauf bestehen, dass ein unabhängiger, qualifizierter Kfz-Sachverständiger das Fahrzeug höchstpersönlich besichtigt und das Gutachten verantwortlich erstellt.

Ihre Vorteile

✓ Professionelle Abwicklung

Wir stellen durch einen freien und unabhängigen Gutachter den Schadenumfang fest und nehmen die Schadenregulierung direkt mit der gegnerischen Versicherung vor – schnell und kompetent.

✓ Keine Wartezeiten

Unabhängig von der Haftpflichtversicherung können Sie umgehend mit der Fahrzeugreparatur beginnen.

✓ Zufriedene Kunden

Egal ob Wertminderung, Mietwagen oder Nutzungsausfallentschädigung, Schmerzensgeld oder Haushaltsführungsschaden: Unsere Verkehrsrechtsspezialisten setzen für Ihre Kunden alle berechtigten Ansprüche konsequent durch.

✓ Das Beste zum Schluss

Sie erstellen die Rechnung und wir überweisen Ihnen für jede angekaufte Forderung den kompletten Betrag innerhalb von 48 Stunden.

Ihre Ansprechpartner



Hubertus Bruch

Tel: 0221 / 99 384 - 501
Mobil: 0157 / 74 881 093
E-Mail: hubertus.bruch@kfzvs.de



Martin Fink

Tel: 0221 / 99 384 - 502
Mobil: 0151 / 41 800 575
E-Mail: martin.fink@kfzvs.de

**Deutsche Verrechnungsstelle
für das Kfz-Wesen (KfzVS)**
Schanzenstraße 30
51063 Köln
www.kfzvs.de

Partner der KfzVS



Unfallschadenbearbeitung mit Vorfinanzierungsfunktion

► für Autohäuser und Werkstätten

In Kooperation mit



Wer wir sind

Die Deutsche Verrechnungsstelle für das Kfz-Wesen (KfzVS) ist ein Geschäftsbereich der AnwVS AG mit Sitz in Köln.

Wir bieten Kfz-Betrieben maßgeschneiderte Factoring-Lösungen für jede Art von Rechnung an. Zusätzlich arbeiten wir bei KH-Schäden nur mit ausgewählten Verkehrsrechtsspezialisten sowie freien und unabhängigen Sachverständigen zusammen.

Mit der KfzVS optimieren Sie nicht nur Ihre Verwaltungskosten, sondern erhalten zusätzlich für jede angekaufte Rechnung innerhalb von 48 Stunden den kompletten Rechnungsbetrag.

Konzentrieren Sie sich voll und ganz auf das Wesentliche:

► Ihren geschäftlichen Erfolg!

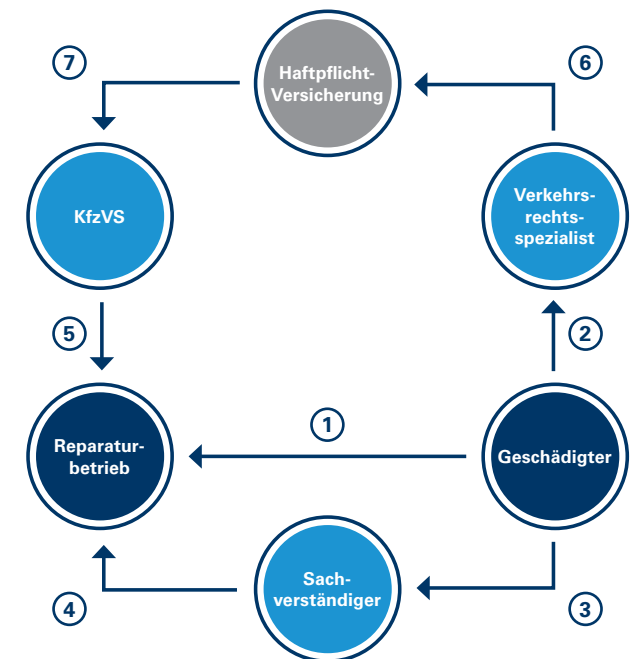


Unfallschadenbearbeitung

im KH-Schadenfall

1. Noch vom Kfz-Betrieb aus wird der Kontakt zu unseren Verkehrsrechtsspezialisten hergestellt.
2. Mit dem Geschädigten wird dann der Unfallhergang und das weitere Vorgehen besprochen.
3. Nach Feststellung des Schadenumfangs erfolgt direkt die Schadenregulierung mit Ihnen und der gegnerischen Versicherung.
4. Ihre Werkstatt kann sofort mit der Fahrzeugreparatur beginnen.
5. Die KfzVS zahlt binnen 48 Stunden nach Rechnungsstellung den Rechnungsbetrag zu 100 Prozent an Sie aus.

Ablauf



Unfallschadenbearbeitung mit *Vorfinanzierungsfunktion*

Wir wollen nachfolgend auf einige Punkte eingehen, die in der Veranstaltungsreihe regelmäßig thematisiert wurden:

1. Haftungsquoten

Seriöse Vorfinanzierung kann nicht bedeuten, dass durch die KfzVS Haftungsrisiken übernommen werden, die die sogenannte „Haftung dem Grunde nach“ betreffen. Letztlich muss in diesen Fällen der Kfz-Betrieb entscheiden, ob er bei Haftungsquoten gegen seinen Kunden vorgeht oder ob er dies unterlässt. Insoweit besteht überhaupt kein Unterschied zu der heutigen Situation ohne Vorfinanzierung. Im Gegenteil erleichtert die Unfallschadenbearbeitung mit Vorfinanzierung das Verfahren, sollte man sich entschließen, gegen den eigenen Kunden Ansprüche geltend zu machen.

2. Factoring-Gebühren

Zweifelsfrei kostet die Vorfinanzierung ein Entgelt und unstreitig werden hierdurch der Rechtsanwalt, der Kfz-Sachverständige und der Kfz-Betrieb belastet. Gerade die Belastung des Kfz-Betriebes ist jedoch im Verhältnis zu den heute aus Eigenmitteln selbst vorfinanzierten Reparaturkosten geringer.

Je nach Aufteilung zwischen den Beteiligten, kann die Belastung für den Kfz-Sachverständigen und den Rechtsanwalt im Verhältnis zur Honorarsumme höher sein. Zielsetzung ist es jedoch, durch das System Auftraggeber zu sichern und gegebenenfalls in Verbindung mit der Vorfinanzierung auch weitaus umfassender in die Schadenfeststellung und Schadenabwicklung eingebunden zu werden. Ziel ist es, in rechtlich zulässiger Weise, Honorare zu generieren, die ohne das Modell gar nicht entstanden wären oder ansonsten verloren gingen.

3. Ablauf

Auch, wenn das Factoring juristisch durchaus komplex ist, zeigt die gelebte Praxis jedoch, dass die Umsetzung weitestgehend reibungslos verläuft, da die Vorfinanzierung in erster Linie eine Lösung für eine vereinfachte Schadenabwicklung aus Sicht des Reparaturbetriebes ist.

Gerade die Einbindung von Kfz-Sachverständigen und Rechtsanwälten als zwingende Voraussetzung für die Vorfinanzierung ist ein Alleinstellungsmerkmal und unterscheidet dieses Modell von allen anderen am Markt angebotenen Modellen.

Der Kfz-Betrieb, der die Vorfinanzierung wählt, erhält aber nicht nur Planungssicherheit und Liquidität, sondern auch die Möglichkeit, die Schadenabwicklung insgesamt deutlich zu vereinfachen.

4. Auswirkungen

Wir können nicht ausschließen, dass der eine oder andere bereits bestehende Kunde / Mandant durch die Diskussion um die Thematik „Unfallschadenbearbeitung *mit Vorfinanzierung*“ diese erweiterte Dienstleistung von Ihnen wünschen wird. Die Diskussion durch die Vorfinanzierung wurde allerdings weder durch den BVSK noch durch autorechtaktuell.de ausgelöst, sondern zweifelsfrei durch andere Marktteilnehmer.

Uns geht es darum, Ihnen ein in sich schlüssiges Modell unter Beteiligung von Rechtsanwälten und Sachverständigen zur Verfügung zu stellen, und es geht uns auch darum, mit einem derartigen Modell eine weitaus größere Zahl von Fällen – sowohl bei der Schadenfeststellung wie auch bei der Schadenregulierung – zu erobern.

Wir müssen uns in einem schwieriger werdenden Markt auch zukünftig behaupten. Das gelingt uns nur, wenn wir auch den Mut haben, neue Ansätze zu testen.

ANTWORTFAX: 0221 / 99 384 - 333

An die
Deutsche Verrechnungsstelle für das Kfz-Wesen (KfzVS)
Schanzenstr. 30
51063 Köln

Ich habe Interesse an der

Unfallschadenbearbeitung mit *Vorfinanzierungsfunktion*.

☐ Bitte nehmen Sie telefonisch unter _____ Kontakt zu mir auf.

Ansprechpartner: _____

Datum - Stempel Kanzlei/Sachverständigenbüro

Mir ist bekannt, dass dieses Angebot voraussetzt, dass ich Vertragsanwalt von autorecht aktuell bin oder werde bzw. als BVSK-Kfz-Sachverständiger Vertragspartner der KfzVS bin oder werde.

Mietwagenrecht **aktuell**

MIETWAGENKOSTEN 2013

Rechtsprechung, Berechnungshilfen und Prüfungshinweise

Als Rechtsanwalt oder als Mitarbeiter in Autovermietungen/Autohäusern und ggf. auch als Kfz-Sachverständiger müssen Sie mit den speziellen Fragen im Zusammenhang mit der Problematik von Mietwagenkosten bei der Unfallschadenabwicklung vertraut sein.

In diesem Werk erfahren Sie alles Wissenswerte zur Abwicklung von Mietwagenkosten.

Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsprechung führen Sie die Autoren durch die Fallstricke bei den einzelnen Regulierungsproblemen und der Abwicklung mit Haftpflichtversicherungen. Sie erhalten praxisgerechte Argumentationshilfen, die die Schadenabwicklung optimieren und rechtsicher gestalten.

Berücksichtigt wird hierbei insbesondere die wichtigste ober- und unterinstanzliche Rechtsprechung seit 2011.

Musterklage, Musterschreiben und Musterabtretung sind auf dem neuesten Stand.

IHRE VORTEILE

- Hoher Praxisbezug – wichtige Entscheidungen in komprimierter Form
- Höchste Aktualität: Rechtsprechung, u.a. des BGH – Stand: 01.01.2013
- Mit praxisgerechten und sofort verwendbaren Schriftsatz und Klagemustern
- Sachverständigengutachten zum Beweis der Angemessenheit von Mietwagenkosten
- Abtretung von Mietwagenkosten an das Mietwagenunternehmen (aktuelle BGH-Urteile)
- Streitverkündung gegenüber dem Mietwagenunternehmen
- Berechnungshilfen, Musterformulierungen für die gerichtliche und außergerichtliche Praxis, Musterklage

INHALT

- Rechtsprechung zur Erforderlichkeit und Angemessenheit von Mietwagenkosten
- Schwacke-Liste-, Automietpreisspiegel und/oder Fraunhofer-Liste
- Haftungsbefreiungskosten



DIN A4, Drahtheftung, ca. 88 Seiten,
Sonderpreis 12,50 € für BVSK-Mitglieder
und autorechtaktuell.de-Partner

Autoreninfo:

Die Rechtsanwälte Armin Medek, Jochen Pamer und Elmar Fuchs befassen sich in ihrer Praxis nahezu ausschließlich mit dem Verkehrs- und Autorecht. Sie haben bereits zahlreiche Veröffentlichungen vorgelegt, sind bundesweit als Referenten zu verkehrsrechtlichen Themen tätig und betreiben die Datenbank autorechtaktuell.de.



Bestellschein

autorechtaktuell.de GmbH & Co. KG
Menzelstraße 5
14467 Potsdam

Wir bestellen ____ Exemplare „Mietwagenrecht aktuell“

Sonderpreis: 12,50 Euro

(für BVSK-Mitglieder und autorechtaktuell.de-Partner)

Normalpreis: 20,00 Euro

Alle Preise zzgl. 19% MwSt., Porto/Versand

Absender:

Firma

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

Telefax

E-Mail

X

Datum, Unterschrift



- per Fax an 0331 - 24 34 10 40
- per Fensterumschlag



BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

Fehlersuche im Rahmen des Reparaturauftrages

Nicht zuletzt durch die immer komplexer werdende Fahrzeugtechnik und den hohen Elektronikanteil gewinnt die reine Fehlersuche im Verhältnis zu den eigentlichen Instandsetzungsarbeiten immer mehr an Bedeutung.

Der Kunde stellt oft erst aufgrund der vorgelegten Rechnung fest, dass die eigentliche Instandsetzung nur einen äußerst geringen Betrag ausmacht, während die Fehlersuche – mit dem normalen Stundenverrechnungssatz berechnet – scheinbar in keinem vernünftigen Verhältnis zu den eigentlichen Reparaturkosten steht.

Noch kritischer sind die Fälle, die einen behaupteten Mangel nicht bestätigen, da die Fehlersuche gerade nicht zu einer Verifizierung des Mangels führt.

Diese Konstellation wird zukünftig weiter zunehmen.

Dies bedingt bereits in der Auftragsformulierung, dass die Fehlersuche im Auftrag konkret definiert wird, um später Streit über die Rechnungssumme zu vermeiden.

Dabei sollte die Fehlersuche streng nach den Vorgaben des Herstellers erfolgen und dies auch im Zweifel dokumentiert werden.

Praxishinweis:

- ▶ Fehlersuche im Auftrag konkret benennen
- ▶ Vorgehensweise nach Herstellervorgaben
- ▶ Dokumentation
- ▶ ggf. Hinweis auf voraussichtliche Kosten

BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

Ersatz von Hochwasser- bzw. Überschwemmungsschäden (Teilkasko)

Sehr aktuell stellt sich für viele hochwasser- und überschwemmungsbetroffene Fahrzeugeigentümer die Frage, ob und in welchem Umfang und mit welchen Folgen (eventuelle Höherstufung in der Teilkaskoversicherungsprämie) Schäden an Fahrzeugen durch Hochwasser bzw. Überschwemmung von der Teilkaskoversicherung reguliert werden. Grundsätzlich bezahlt bei einer abgeschlossenen Kfz-Teilkaskoversicherung diese die durch Hochwasser bzw. Überschwemmung eingetretenen Schäden am Fahrzeug, auch wenn hierdurch ein Totalschaden entstanden ist.

Für den Fall der Eintrittspflichtigkeit der Teilkaskoversicherung fällt für den Versicherungsnehmer in der Regel nur die vereinbarte Selbstbeteiligung, die in den meisten Fällen 150,00 € beträgt, an. Eine Zurückstufung bzw. eine Höherstufung in der Prämie erfolgt im Teilkaskoversicherungsbereich nicht, da es dort keine Schadenfreiheitsrabatte gibt.

Hochwasser und Überschwemmung fällt kaskoversicherungsrechtlich unter den dort regelmäßig in allen Kaskoversicherungsbedingungen enthaltenen Begriff der „**Überschwemmung**“. Für die Auslegung dieses Begriffs kommt es auf das Verständnis des durchschnittlichen Versicherungsnehmers an, das sich am Wortlaut dieser Klausel und deren Sinn und Zweck orientiert. Demgemäß (vergleiche nur BGHZ 123, 83, 85) sind allerdings nur Schäden versichert, die **unmittelbar** durch eine Überschwemmung entstehen; die Überschwemmung muss also unmittelbar auf das Fahrzeug eingewirkt haben.

Insoweit liegt auch nach bereits älterer Rechtsprechung des BGH (BGH, VersR 1964, 712) eine Überschwemmung im Sinne der Teilkaskoversicherungsklausel vor, wenn Wasser in erheblichem Umfang – meist mit schädlichen Wirkungen – nicht auf normalem Wege abfließt, sondern auf einem sonst nicht in Anspruch genommenen Gelände in Erscheinung tritt und dieses überflutet. Demgemäß setzt eine Überschwemmung nicht (einmal) voraus, dass ein Gewässer über die Ufer tritt.

Auch **starker Regen auf einem Berghang**, der derart niedergeht, dass er weder vollständig versickert oder sonst geordnet über natürliche Wege abfließen kann, sondern sturzbachartig den Hang hinunterfließt, stellt eine Überschwemmung dar (vgl. BGH, Urteil vom 26.04.2006, u.a. in ZfS 2006, 511).

Grundsätzlich bezahlt die Teilkaskoversicherung unter Abzug der Selbstbeteiligung die Fahrzeugreparatur, wenn das Fahrzeug noch instand gesetzt werden kann. Ansonsten – zum Beispiel bei überfluteten Autos – zahlt sie den regelmäßig eintretenden Totalschaden im Sinne eines Wiederbeschaffungswertes abzüglich des noch vorhandenen Restwertes.

Hat der Versicherungsnehmer eine Neuwertklausel abgeschlossen, kann dieser auch ein Neufahrzeug entschädigt erhalten. Zu beachten ist, dass nicht zum Fahrzeug gehörende Sachen – wie Brillen, Sonnenbrillen, CDs etc. – vom Umfang der Kfz-Teilkaskoversicherung nicht erfasst sind.

Schäden an Fahrzeugen von Autohäusern bzw. an Fahrzeugen, die in Autohäusern abgestellt sind, fallen grundsätzlich ebenfalls unter die Teilkaskoversicherung im Rahmen des Versicherungsbereiches der Kraftfahrtversicherung für Kfz-Handel und -Handwerk. Dort sind die jeweiligen Entschädigungsklauseln und eventuellen Höherstufungsklauseln im Einzelnen zu beachten.

Nach den aktuellen Kaskoversicherungsbedingungen, die nach der Neuregelung des VVG entsprechend geändert werden mussten, kann es nur zu einem Teilersatz des Fahrzeugschadens kommen, wenn der Fahrzeugführer bzw. -eigentümer „**grob fahrlässig**“ gehandelt hat.

Grobe Fahrlässigkeit dürfte in diesem Zusammenhang zum Beispiel vorliegen, wenn ein Fahrzeugführer oder Eigentümer das Fahrzeug in einem Hochwassergebiet trotz entsprechender Warnschilder oder auch Warnhinweise einfach in der Hoffnung stehen lässt, dass es nicht zu einem Hochwasserschaden kommen wird.

Gleiches gilt zum Beispiel, wenn der Fahrzeugführer in eine überschwemmte Unterführung in dem Glauben einfährt, dass er diese mit seinem Fahrzeug noch durchfahren kann, er allerdings entsprechend stecken bleibt.

Welchen Anteil des entsprechenden Schadens der Versicherungsnehmer in diesem Fall erhält, ist abhängig vom Grad des Verschuldens bei der groben Fahrlässigkeit, sodass hier keine generellen Angaben gemacht werden können.

Bei **Vorsatz** oder entsprechender **Absicht** des Fahrzeugführers oder Eigentümers besteht selbstverständlich keine Regulierungspflicht des Versicherers.

Rechtsprechung zu Hochwasser- und Überschwemmungsschäden

LG Hamburg, Urteil vom 06.09.1996, AZ: 331 S 132/94

Ein Versicherungsnehmer handelt grob fahrlässig, wenn er sein Fahrzeug morgens bei tagelang stürmischem Wetter und drohendem Hochwasser für die Dauer eines Arbeitstages auf einem Parkplatz im hochwassergefährdeten Bereich abstellt, obwohl im Rundfunk stündlich Sturmwarnungen ausgestellt wurden und dem Versicherungsnehmer bekannt war, dass bei Sturm allgemein mit Sturmfluten zu rechnen ist.

LG Hamburg, Urteil vom 08.06.1985, AZ: 323 S 4/95

Keine grobe Fahrlässigkeit soll vorliegen, wenn ein Versicherungsnehmer wie gewöhnlich sein Fahrzeug in einer Straße in einem außerhalb eines Hafengebiets liegenden Gewerbegebiet (in Hamburg) abstellt, das nicht als besonders durch Überflutungen gefährdetes Gebiet gekennzeichnet bzw. bekannt ist, und ihm die Gefahr einer drohenden Sturmflut nicht bekannt war.

OLG Köln, Urteil vom 19.08.1997, AZ: 9 U 88/96

Dem Inhaber einer Kfz-Werkstatt (Versicherungsnehmer) kann es nicht als grobe Fahrlässigkeit angelastet werden, wenn er sich trotz Radiomeldungen über die Gefahr einer Überflutung von Teilen des Stadtgebiets und damit seines Betriebsgeländes auf Aussagen seiner Nachbarn verlässt, dass mit einer Überflutung seines Betriebsgrundstücks erst ab einem Rheinpegelstand von 10,20 m zu rechnen sei, und es unterlässt, die auf dem Betriebsgelände stehenden, teilweise fahrunfähigen Gebrauchtfahrzeuge vor der Überflutung weg zu transportieren.

Es ist jedoch grob fahrlässig, wenn er trotz diverser Radiomeldungen über die Gefahr, dass der Rhein in Kürze die Stützmauer überschreite und Teile des Stadtgebietes überschwemme, zum Feierabend das Betriebsgelände verlässt, anstatt das weitere Ansteigen des Wassers an Ort und Stelle zu beobachten, um notfalls die Fahrzeuge soweit wie möglich in Sicherheit bringen zu können.

Der Kfz-Kaskoversicherer muss beweisen, ob und gegebenenfalls wie viele der auf dem Betriebsgelände stehenden Fahrzeuge vom Versicherungsnehmer noch hätten in Sicherheit gebracht werden können, wenn er in seinem Betrieb geblieben und mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln bei dem Pegelstand, bei dem die Überflutung sich abzeichnete, begonnen hätte, die Fahrzeuge an einen sicheren Ort zu bringen.

BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

Umgang mit hagelbeschädigten Fahrzeugen

Hagelschlag kommt in der Regel unerwartet und ist der klassische Unterfall der sogenannten höheren Gewalt.

Dennoch hat der Hagelschlag häufig erhebliche Auswirkungen für Kfz-Betriebe, da Gebrauchtfahrzeuge, Neufahrzeuge, Kundenfahrzeuge sowie Fahrzeuge, die bereits verkauft, aber noch nicht übergeben wurden, betroffen sein können.

Da es sich eben um ein Ereignis der höheren Gewalt handelt, das in der Regel nicht planbar ist, besteht keine grundsätzliche Verpflichtung, sämtliche Fahrzeuge so abzustellen, dass ein Hagelschaden nicht eintreten kann.

Bei gravierenden Unwetterereignissen, die in der Regel auch mit einer längeren Vorwarnzeit eintreten und über die regelmäßig in den Nachrichten berichtet wird, muss natürlich der Inhaber des Autohauses alles versuchen, um zumutbare Vorkehrungen zu treffen.

Soweit die Möglichkeit besteht, sind dann insbesondere die hochwertigen Fahrzeuge in einer Halle zu sichern. Anderenfalls könnte unter Umständen der Versicherer eine Obliegenheitsverletzung einwenden.

Im Übrigen gilt grundsätzlich Folgendes:

Die Entschädigung richtet sich nach dem zugrundeliegenden Versicherungsvertrag. In der Regel haben Kfz-Betriebe entsprechende Policen.

Auch wenn es sich bei einem Hagelschaden nicht um einen Unfall im Sinne der Definition der Rechtsprechung handelt, dürfte unstreitig sein, dass ein Hagelschaden ein offenbarungspflichtiger Schaden ist.

Hieraus ergibt sich, dass eine Abnahmeverpflichtung des Käufers für ein derartiges Fahrzeug nicht besteht.

Ausnahme:

Es handelt sich um einen Bagatellschaden – beispielsweise wenige Dellen, die für 150,00 € ohne Beschädigung des Lackes beseitigt werden können.

Nimmt der Kunde das hagelbeschädigte Fahrzeug nicht ab und besteht auf Lieferung eines schadenfreien Fahrzeuges, besteht kein Anspruch auf ein Ersatzfahrzeug aufgrund der nunmehr erneut verlängerten Lieferzeiten, selbst wenn dem Kunden verbindlich bestätigt wurde, dass sein Fahrzeug zur Abholung bereit steht.

Nach den allgemein geltenden Verkaufsbedingungen verlängern sich die Lieferzeiten entsprechend bei Lieferverzögerungen, die auf höhere Gewalt zurückzuführen sind.

Kundenfahrzeuge, die sich zur Reparatur im Betrieb befinden, sind in der Regel abgesichert über die Handel-Handwerk-Police. Wichtig ist hier, dass ein schriftlicher Auftrag vorliegt. In jedem Fall sollte allerdings auf die teilweise sehr differierenden Bedingungen der Handel-Handwerk-Police geachtet werden.

Häufig besteht auch eine Kaskoversicherung, die bei derartigen Schäden auch in Anspruch genommen werden kann. In derartigen Fällen ist zu prüfen, welche Versicherung vorrangig in Anspruch zu nehmen ist bzw. in Anspruch genommen werden kann.

Weitere Informationen erhalten Sie über den BVSK.

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: info@bvsk.de

BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

Kundenfahrzeug in der Werkstatt – Was tun?

Obhutspflichten und hieraus resultierende Haftung der Werkstatt bei Schäden an Kundenfahrzeugen

Grundsatz

Grundsätzlich gehört es zu den vertraglichen Nebenpflichten der Werkstatt aus dem Reparaturvertrag, das zu reparierende Fahrzeug für die Dauer des Werkstattaufenthaltes in geeigneter Weise vor **Diebstahl oder Beschädigung** zu schützen.

Diebstahl

Ist das Fahrzeug auf einem umschlossenen Betriebsgelände abgestellt und werden die Zündschlüssel ordnungsgemäß getrennt aufbewahrt, kann der Werkstatt in der Regel kein Verschulden zur Last gelegt werden (BGH, NJW 1983, 20 sowie BGH, NJW-RR 1997, 342; vgl. auch AG Gummersbach, Urteil vom 21.11.2008, AZ: 11 C 340/08).

Schlüssel darf nicht im Zündschloss stecken!

Anders entscheiden die Gerichte, wenn das Fahrzeug beispielsweise mit innen steckendem Zündschlüssel in einer Betriebshalle oder auf dem Betriebsgelände steht (OLG Nürnberg, VersR 1979, 361; LG Hamburg NJW-RR 1992, 924). Auch Brandschutzerwägungen berechtigen die Werkstatt nicht, die Fahrzeuge mit Zündschlüssel in der Werkstatt stehen zu lassen.

Im Zweifel Diebstahlversicherung!

Wird das Fahrzeug außerhalb des umzäunten Betriebsgeländes abgestellt und ist dies dem Kunden bekannt (z.B. aufgrund der begrenzten räumlichen Möglichkeiten), haftet die Werkstatt nicht, wenn zugunsten des Kunden eine Diebstahlversicherung abgeschlossen war (vgl. OLG Hamm, Urteil v. 17.01.1996, AZ: 25 U 44/95).

Kein genereller Anspruch auf Abstellen in einer Halle!

Ein Kunde hat keinen generellen Anspruch auf das Abstellen seines Fahrzeugs in der Halle, wenn diese voll ist. Zu einer Pflichtverletzung kommt es lediglich dann, wenn das Fahrzeug nicht in der Halle abgestellt wurde, obwohl dort noch Platz war bzw. wenn die Halle aus Nachlässigkeit nicht ordnungsgemäß verschlossen wurde.

Handelt es sich um ein älteres, sehr seltenes Fahrzeug, das nicht gegen Diebstahl versichert ist und weder über eine Wegfahrsperre noch über eine Diebstahlsicherung verfügt, erhöht dies den Sorgfaltsmaßstab dergestalt, dass das Fahrzeug in einem geschlossenen Raum aufbewahrt werden muss. Das Abstellen des Fahrzeugs auf einem unbewachten, nicht gesicherten Parkplatz hinter der Werkstatt stellt hier eine haftungsbegründende Obhuts- und Sorgfaltspflichtverletzung dar.

Grundsätzlich keine Haftung für den Verlust von Wertsachen!

Für den Verlust von Wertsachen haftet die Werkstatt nur, wenn sie diese ausdrücklich in Verwahrung genommen hat oder dem Werkstattinhaber grobe Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann. Wurde der Kunde nicht ausdrücklich auf die Geltung der Kfz-

Reparaturbedingungen hingewiesen, haftet die Werkstatt für den Verlust von Wertsachen bereits bei einfacher Fahrlässigkeit.

Beginn/Ende und Umfang der jeweiligen Obhutspflicht

Nur eine Verletzung der Obhutspflicht führt zur Haftung. Die Obhutspflicht beginnt und endet in der Regel mit der Schlüsselübergabe. Entscheidend ist der sogenannte „wortlos vereinbarte Sicherheitsstandard“.

Achtung:

Im Fall eines infolge einer Obhutspflichtverletzung eingetretenen Diebstahlschadens, besteht ein Regressanspruch des (Teil-)Kaskoversicherers gegen den Werkstattinhaber.

Praxistipp – Checkliste

- ▶ Fahrzeug des Kunden muss abgeschlossen und die Zündschlüssel ordnungsgemäß getrennt aufbewahrt werden.
- ▶ Wenn eine Betriebshalle bzw. ein umzäuntes Betriebsgelände vorhanden ist, muss das Fahrzeug in der Halle oder auf dem Gelände abgestellt werden – sofern Platz vorhanden ist.
- ▶ Handelt es sich um seltene bzw. besonders wertvolle Fahrzeuge oder ist keine Wegfahrsperre vorhanden, erhöht sich der Sorgfaltsmaßstab des Werkstattinhabers. Das Fahrzeug muss dann in einem abgeschlossenen Raum aufbewahrt werden.
- ▶ Haftung für Wertsachen besteht nur, wenn diese ausdrücklich in Verwahrung genommen wurden.
- ▶ Der Kunde sollte auf die Kfz-Reparaturbedingungen hingewiesen werden, um die Haftung für den Verlust von Wertsachen bzw. im Fall von Teilediebstahl auf grobe Fahrlässigkeit zu beschränken.

BVSK-Information für Kfz-Reparaturbetriebe

Mögliche Ansprüche des Kunden für Fahrzeugschäden durch Reparaturmaßnahmen oder anlässlich der Probe- bzw. Überführungsfahrt

Eintrittspflicht der Kfz-Versicherung für Handel und Handwerk

Grundsätzlich gehört es zu den vertraglichen Nebenpflichten der Werkstatt aus dem Reparaturvertrag, das zu reparierende Fahrzeug für die Dauer des Werkstattaufenthaltes in geeigneter Weise vor jeglicher **Beschädigung** und Verlust zu schützen. Das Fahrzeug befindet sich so lang in der Obhut des Betriebes, bis es inklusive Schlüssel an den Auftraggeber wieder ausgehändigt wird.

A) Mögliche Ansprüche des Kunden

I. Ansprüche bei Schäden durch unsachgemäße Reparatur

Im Fall eines Reparatur-/ bzw. Sachmangels nach erfolgter Reparatur drohen Schadenersatzansprüche des Kunden, wenn dieser beispielsweise einen anderen Reparaturbetrieb beauftragt oder sonstige Aufwendungen geltend macht.

Solchen Ansprüchen kann insbesondere durch das wirksame Einbeziehen der Kfz-Reparaturbedingungen („Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten an Kraftfahrzeugen, Anhängern, Aggregaten und deren Teilen und für Kostenvoranschläge“) in den Werkstattvertrag – wie nachfolgend dargestellt – vorgebeugt werden:

Haftung bei Vorliegen eines Sachmangels

1. sachgemäße Reparatur

Der Reparaturbetrieb hat die Arbeiten frei von Sach- und Rechtsmängeln durchzuführen und muss zunächst für alle Mängel einstehen, die nach Abnahme durch den Kunden gemeldet werden. Sofern ein Mangel vorliegt, muss die Werkstatt diesen unter Übernahme aller Kosten in ihrem Betrieb beheben. Lediglich natürlicher Verschleiß ist von der Sachmangelhaftung ausgenommen.

2. Sorgfaltsmaßstab

Werden die Kfz-Reparaturbedingungen wirksam in den Reparaturvertrag mit einbezogen, gilt eine eingeschränkte Haftung für vorsätzliches und grob fahrlässiges Verhalten, nicht jedoch bei einfacher oder leichter Fahrlässigkeit.

3. Beweislastregeln

Der geschädigte Kunde muss lediglich beweisen, dass die Schädigung anlässlich der Ausführung von Reparaturarbeiten eingetreten ist, vorher also nicht vorhanden war. Dem Autohaus obliegt der Beweis, dass es den Schaden nicht selbst zu vertreten hat, dass es also keine Schuld trifft. Die Werkstatt ist verpflichtet, den Sachverhalt selbst aufzuklären und sich zu entlasten. Auch das Risiko der Unaufklärbarkeit der maßgeblichen Umstände geht zulasten der Werkstatt.

4. Rechtsfolge: vorrangig Nacherfüllung durch Reparaturbetrieb

Der Kunde muss – bei tatsächlichem Vorliegen eines Sachmangels – zunächst gegenüber dem Reparaturbetrieb die Nacherfüllung geltend machen. Möchte der Kunde den Mangel selbst beseitigen oder einen Fremdauftrag gegenüber einer anderen Werkstatt erteilen, ist die Bestimmung einer angemessenen Frist (ca. zwei Wochen) zur Nacherfüllung notwendig. Erst wenn diese Frist durch die Werkstatt verschuldet nicht eingehalten wird, tritt Verzug ein, welcher zur Beauftragung einer anderen Werkstatt berechtigt.

Die Kosten einer Fremdwerkstatt oder sonstige Aufwendungen kann der Kunde also nicht erstattet verlangen, wenn er sich nicht zunächst an die ursprüngliche Reparaturwerkstatt gewendet hat.

Ohne entsprechende Fristsetzung zur Nacherfüllung bzw. ohne die Einholung der Zustimmung, sich an einen anderen Kfz-Meisterbetrieb wenden zu dürfen, kann der Kunde auch keine in diesem Zusammenhang entstanden Aufwendungen oder Fremdrechnungen geltend machen. Das Zustimmungserfordernis ergibt sich aus den Kfz-Reparaturbedingungen, sofern diese wirksam in den Vertrag einbezogen wurden.

Üblicherweise werden **zwei Nachbesserungsversuche** als zumutbar erachtet. Danach kann der Kunde den Rücktritt vom Vertrag erklären, Minderung des Rechnungsbetrages verlangen oder den Sachmangel anderweitig beheben lassen.

Ansprüche auf Schadenersatz bestehen nur, wenn der Werkstatt ein schuldhaftes Verhalten nachgewiesen werden kann. Es empfiehlt sich daher, die Haftung in den Kfz-Reparaturbedingungen zu beschränken und für leichte Fahrlässigkeit auszuschließen.

5. Verjährung der Ansprüche

Durch die Mitnahme bzw. Herausgabe des Fahrzeugs erfolgt grundsätzlich die Abnahme des Vertragsgegenstandes. Sofern die Kfz-Reparaturbedingungen gelten, beginnt zu diesem Zeitpunkt die Sachmängelhaftungsfrist von einem Jahr zu laufen. Diese beträgt zwar gesetzlich zwei Jahre, wird durch die Kfz-Reparaturbedingungen jedoch wirksam auf ein Jahr beschränkt.

II. Ersatzansprüche bei Probe- und Überführungsfahrtunfällen mit Kundenfahrzeugen

Ersatzansprüche kann der Kunde auch geltend machen, wenn das Fahrzeug im Rahmen einer Probe- oder Überführungsfahrt durch Mitarbeiter oder Dritte beschädigt wurde.

Die Haftung der Werkstatt kommt nicht in Betracht, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Beschädigung ausschließlich auf das Fehlverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers zurückzuführen ist.

Praxistipp – Beispielfälle

- ▶ Die vom ZDK empfohlenen Kfz-Reparaturbedingungen – nämlich die „Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten an Kraftfahrzeugen, Anhängern, Aggregaten und deren Teilen und für Kostenvoranschläge“ (letzter Stand: 03/2008) – sollten stets zugrunde gelegt und wirksam in den Werkstattvertrag einbezogen werden. Dies ist durch ausdrückliche Vereinbarung oder durch tatsächliche Aushändigung bei Vertragsabschluss in Papierform möglich.
- ▶ Werkstätten sind verpflichtet, Informationen des Herstellerwerkes in ihren Betrieben weiterzugeben, die Ersatzteile betreffen, von denen die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge abhängt. Ein Schadenersatzanspruch wird ausgelöst, wenn es hierdurch z.B. zu einem Verkehrsunfall mit erheblichen weiteren Schäden – wie Personenschäden – kommt, weil ein Monteur am Fahrzeug anlässlich einer Reparatur ein falsches Ersatzteil an der Radaufhängung verwendet hat und der Fehler weder bei der Schlussabnahme der Reparatur noch bei einer späteren Inspektion in der Werkstatt festgestellt worden war (BGH, Urteil vom 30.05.1978, AZ: VI ZR 113/77).
- ▶ Eine Werkstatt hatte bei einem Gebrauchtwagen einen Motor ausgewechselt und dabei vergessen, Teile eines beschädigten Ventil Sitzringes aus dem Ansaugrohr zu entfernen, was acht Monate später zu einem erheblichen Motorschaden mit entsprechenden Schadenersatzansprüchen führte (OLG Düsseldorf, Urteil vom 03.06.1980, AZ: 21 O 47/79).
- ▶ Eine Werkstatt haftete auf Schadenersatz, nachdem sich ein Fahrzeuggrad infolge unsachgemäßer Montage gelöst und sie die Pflicht verletzt hatte, den Kunden darauf hinzuweisen, dass die Befestigungsschrauben gerade bei Verwendung von Alu-Felgen nach

einer kurzen Fahrstrecke nachgezogen werden müssen (LG Stuttgart, Urteil vom 23.01.1998, AZ: 25 O 652/97).

B) Eintrittspflicht der Kfz-Handels- und Handwerksversicherung

Im Fall eines Schadens, der infolge einer fehlerhaften Arbeitsausführung am Kundenfahrzeug entstanden ist, besteht die grundsätzliche Eintrittspflicht einer bestehenden Kfz-Versicherung für Handel und Handwerk. Einem solchen Versicherungsvertrag liegen die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) sowie die Sonderbedingungen zur Haftpflichtfahrzeugversicherung (KHSB) zugrunde.

Die Versicherung umfasst auch fremde Fahrzeuge, wenn und solange sie sich zu irgendeinem Zweck, der sich aus dem Wesen eines Kfz-Handels- oder Werkstattbetriebes ergibt, in der Obhut der Werkstatt als Versicherungsnehmer oder einer von ihm beauftragten oder bei ihm angestellten Person befinden (vgl. I. Nr. 4 KHSB).

Zur Kfz-Versicherung für Handel und Handwerk gehören die Kfz-Haftpflichtversicherung und die Kaskoversicherung. Sie schützen vor Risiken, die vom Umgang mit den Fahrzeugen ausgehen, mit denen es der Kfz-Betrieb bei seiner betrieblichen Tätigkeit zu tun hat.

I. Kfz-Haftpflichtversicherung der Kfz-Handels- und Handwerksversicherung

Die **Haftpflichtversicherung** schützt vor Schäden, die Dritten durch den Gebrauch des Fahrzeugs – z.B. bei Probe- oder Überführungsfahrten, beim Rangieren oder Beladen – zugefügt werden.

Für rote Kennzeichen ist diese als Pflichtversicherung gesetzlich vorgeschrieben.

Klassisches Beispiel für die Eintrittspflicht dieser Versicherung ist folgender Fall:

Ein Mitarbeiter unternimmt mit einem Kundenfahrzeug eine Probefahrt und verursacht einen Unfall, bei dem ein Dritter geschädigt wird. Ist das Kundenfahrzeug zugelassen und verfügt es über eine eigene Versicherung, muss die Versicherung des Kunden nicht in Anspruch genommen werden.

II. Kaskoversicherung der Kfz-Handels- und Handwerksversicherung

Die **Kaskoversicherung** sichert Schäden am Fahrzeug ab, die z.B. durch Unfälle, Sturm, Hagel oder Diebstahl auf dem bzw. vom Betriebsgelände eintreten.

Darüber hinaus deckt die Kaskoversicherung nach der Kfz-Handels- oder Handwerksversicherung auch Folgeschäden, die dem Kunden des Kfz-Betriebs aus einem dort eingetretenen Kaskoschaden entstehen. Dies können Übernachtungskosten, Nutzungs- und Verdienstausschlag sein.

Beispiele und typische Anwendungsfälle:

- ▶ Ein Mitarbeiter unternimmt mit einem Kundenfahrzeug eine Probefahrt. Aufgrund einer Unachtsamkeit kommt es zu einem Unfall, bei dem das Fahrzeug des Kunden beschädigt wird.
- ▶ Beim Rangieren auf dem Werkstatthof stößt der Geselle mit einem Kundenfahrzeug gegen ein anderes Kundenfahrzeug und beschädigt beide Fahrzeuge.
- ▶ Ein Kundenfahrzeug fällt bei der Reparatur von der Hebebühne.
- ▶ Die Fahrzeughalle wird nachts aufgebrochen, sämtliche Fahrzeuge werden entwendet.

III. Betriebshaftpflichtversicherung

Die **Betriebshaftpflichtversicherung** tritt für Haftpflichtschäden ein, die der Inhaber des Kfz-Betriebes oder seine Mitarbeiter durch ihre betriebliche Tätigkeit verursachen.

Beispiele und typische Anwendungsfälle:

- ▶ Auf oder vor dem Betriebsgelände wurde nicht ausreichend gestreut. Ein Passant rutscht infolgedessen auf dem Glatteis aus und verletzt sich.
- ▶ Ein Werkstattkunde rutscht auf dem Betriebsgelände auf einer Öllache aus und verletzt sich.

IV. Zusatzhaftpflichtversicherung zur Betriebshaftpflichtversicherung

Eine **Zusatzhaftpflichtversicherung zur Betriebshaftpflichtversicherung** für Kfz-Handel und – Handwerk (ZusatzhaftpflichtV-KfzHH) deckt zusätzlich **Tätigkeitsschäden** an den Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, die sich in der Obhut des Kfz-Betriebs befinden. Diese sind von der Betriebshaftpflichtversicherung ausgenommen. Sie umfasst Schäden, die durch die fehlerhafte Reparatur, Inspektion etc. an übernommenen Fahrzeugen entstehen. Umfasst sind also Schäden am Fahrzeug, die auf Bearbeitungsfehlern beruhen und deren Folgeschäden.

Ausgeschlossen sind Gewährleistungsansprüche des Kunden, da hiermit kein Ersatz für neu eingetretene Schäden, sondern Ersatz für einen nicht oder nur fehlerhaft ausgeführten Auftrag gefordert wird. Das Risiko, den Kundenauftrag nicht fachgerecht ausführen zu können und eine Nachbesserung durchzuführen zu müssen, kann nicht durch eine Versicherung abgedeckt werden, hierbei handelt es sich um ein originäres Unternehmerrisiko.

Beispiele und typische Anwendungsfälle:

- ▶ Infolge des fehlerhaften Ölwechsels wird der Motor schwer beschädigt.
- ▶ Versehentlich wird beim Ölwechsel die Ölablass-Schraube nicht fest angezogen, Frostschutzmittel nicht eingefüllt oder nicht an Schmierstoffe gedacht, wodurch ein Schaden eintritt.
- ▶ Bei einer Reparatur wird am Zylinderkopf, am Triebwerk und an der Kurbelwelle gearbeitet. Der Zylinderkopf wird fehlerhaft bearbeitet. Infolgedessen werden bei Inbetriebnahme des Fahrzeugs der Zylinderkopf und das Triebwerk beschädigt.
- ▶ Die Reparaturtätigkeit an den Aggregaten ist fehlerfrei, es wird aber vergessen, Motoröl nachzufüllen. Dadurch kommt es zu einem Totalschaden am Motor, für den der Kunde Ersatz fordert (erstattet werden der Wiederbeschaffungswert des Motors, die Aus- und Einbaukosten sowie etwaige Folgekosten, z.B. Ersatz-/Mietfahrzeug oder Nutzungsausfall).
- ▶ Der Werkstattmeister unternimmt mit dem Kundenfahrzeug eine Probefahrt und fährt gegen einen Bordstein, wodurch (allein) der Reifen zerstört wird (Reifenschäden sind über die ZusatzhaftpflichtV-KfzHH versichert).

Eine Information des:

Bundesverbandes der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK –
Menzelstraße 5, 14467 Potsdam, Telefon: 0331/ 23 60 59 -0, Telefax: 0331/ 23 60 59 -10, email: info@bvsk.de