

UE Unfallregulierung effektiv

Professionelles Schadenmanagement für die Kfz-Branche



Ihr Plus im Netz: ue.iww.de
Online | Mobile | Social Media

11 | 2025

Kurz informiert

AG Duisburg-Hamborn wendet kurze Verjährung aus § 634a BGB an...	1
Werkstatt darf sich grundsätzlich auf das Gutachten verlassen.....	1
Kosten für ThermoScan-Untersuchung unterfallen SV-Risiko.....	2
„Interimsfahrzeug“ und Anforderungen an Versicherer-Vortrag.....	2
Auslastung bei Reparatur eines werkstatteigenen Fahrzeugs.....	3
„Gewerbekundenrabatt“-Phantasien.....	3
AG München sowie AG Schwandorf: PuS 2024 geht in Ordnung.....	4
LG Wuppertal zur Entfernung der Verweisungswerkstatt.....	4

Regress

Unbrauchbare Idee einer Werkstatt im Regress: Was Versicherer zurückholt, zahlt Kunde nochmal.....	5
Legal Tech-Unternehmen meldet sich als „Schlichter“ für Versicherer bei der Werkstatt – was tun?	7

Gutachterkosten

Der Begriff der „Verkehrs(un)sicherheit“ im Schadenersatzrecht: Amtlich oder landläufig?.....	9
--	---

Ausfallschaden

Nutzungsausfallentschädigung im Dreiecksverhältnis Leasingnehmer, (Dienstwagen-)Nutzer und Versicherer.....	12
Faustregel „kein Mietwagenkostenersatz bei weniger als 20 km pro Tag“ ist nicht mehr zeitgemäß.....	14

Verbringungskosten

AG Münster zu Verbringungskosten und zum Hauptunternehmer- Subunternehmer-Verhältnis.....	17
--	----

Textbausteine

Korrespondenz leicht gemacht.....	18
-----------------------------------	----



► Regress

Werkvertragliche Rückforderung: AG Duisburg-Hamborn wendet kurze Verjährung aus § 634a BGB an

! Auch das AG Duisburg-Hamborn wendet auf die werkvertraglichen Regressansprüche, die Versicherer wegen vermeintlich überhöhter Reparaturkosten geltend machen, § 634a BGB an und damit die zweijährige Verjährungsfrist ab Abnahme. |

Hier ging es um zurückgeforderte Reparaturkosten (AG Duisburg-Hamborn, Az. 23 C 102/25, Abruf-Nr. 250755, eingesandt von Rechtsanwalt Oliver Gildenberg, Duisburg/Voerde). Bei zurückgeforderten Gutachtenkosten ist die Rechtslage jedoch identisch, denn auch dabei geht es um „Werkvertragsrecht rückwärts“.

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Textbaustein 648: Verjährung gegen Regressforderung einwenden (H) → Abruf-Nr. 50596081
- AG Gotha, Urteil vom 18.02.2025, Az. 22 C 602/24, Abruf-Nr. 247999

Werkstatt darf sich grundsätzlich auf das Gutachten verlassen

| Die Werkstatt darf sich auf die Ausführungen des Sachverständigen verlassen und diese entsprechend wie beauftragt zugrunde legen. Aktuell haben dies das AG Laufen und das AG Stade entschieden. |

Konkret lauten die beiden Entscheidungen:

- In einer Regresssache entschied das AG Laufen: Letztlich muss die Werkstatt sich als Reparaturwerkstatt keinen höheren Sorgfaltsmaßstab und Kenntnisstand entgegenhalten lassen, als den, den ein Kfz-Sachverständiger hat. Die Grenze dessen ist erst erreicht, wenn das Schadengutachten einen offensichtlichsten Fehler enthält. Die vorgeschaltete Einschaltung eines Sachverständigen diene gerade dazu, um für alle Beteiligten, mithin also auch für die Werkstatt, eine Rechtssicherheit zu schaffen, wie und in welchem Umfang ein Kfz-Schaden zu beheben ist (AG Laufen, Urteil vom 09.10.2025, Az. 2 C 5/25, Abruf-Nr. 250760, eingesandt von Rechtsanwalt Hans-Jörg Schwarzer, Berchtesgaden).
- Auch das AG Stade entscheidet: Der Auftragsumfang und damit der konkret zu beschreibende Reparaturweg sei der Werkstatt durch den Auftraggeber durch die Erteilung des Auftrags nach Maßgabe des Schadengutachtens vorgegeben worden. Genauso habe die Werkstatt repariert und abgerechnet. Die Werkstatt dürfe sich auf die Vorgaben des Sachverständigen verlassen (AG Stade, Urteil, Az. 61 C 46/24, Abruf-Nr. 250762, eingesandt von Rechtsanwalt Gunnar Stark, HSP, Hamburg).

Wichtig | Problematisch war im Fall des AG Laufen, ob der Reparaturauftrag das Schadengutachten einbezogen hatte. Dafür wurden aufwendig der Geschädigte und der Werkstattleiter als Zeuge vernommen. Diesen Aufwand kann man zumeist vermeiden, wenn im Auftrag schriftlich vermerkt ist „Unfallschaden instand setzen wie vom Schadengutachten vorgesehen“. Die Kurzform „lt. Gutachten“ ist zu eng gefasst, denn manchmal gibt es nach dem Gutachten noch ergänzende Ausführungen des Gutachters.

Zweijährige
Verjährungsfrist
ab Abnahme
angewandt

Grenze ist bei

Schadengutachten

mit offensichtlichem

Fehler erreicht

Textbaustein
648
auf Seite 19



DOWNLOAD

AG Münster: Kosten
sind zu erstatten

► Gutachterkosten

Kosten für ThermoScan-Untersuchung unterfallen SV-Risiko

! Wenn der Versicherer im Wesentlichen einwendet, allein wegen des Alters des Fahrzeugs sei eine ThermoScan-Überprüfung im Hinblick auf Vorschäden nicht notwendig gewesen, ist genau das ein Umstand, den der Geschädigte selbst mangels Fachkenntnissen nicht überblicken kann. Daher unterfallen die dabei entstandenen und mit 69 Euro angemessenen Kosten für diese Untersuchung dem subjektbezogenen Schadenbegriff, entschied das AG Münster. !

Zug um Zug gegen Abtretung eventueller Rückforderungsansprüche des Geschädigten gegen den Schadengutachter an den Versicherer sind die Kosten vom Versicherer zu erstatten (AG Münster, Urteil vom 17.09.2025, Az. 4 C 1063/25, Abruf-Nr. 250761, eingesandt von Rechtsanwalt Markus Wiese, Hannover).

Wichtig ! Diese Verfahren erwecken den Eindruck, als wehre sich der Versicherer nicht gegen die Erstattung der 69 Euro. Tatsächlich wehrt er sich offensichtlich dagegen, dass das ThermoScan-Verfahren in der Lage ist, den dem Versicherer stets günstigen dichten Nebel rund um das Vorschadenthema zu lichten. Denn das Verfahren ist geeignet, dem Geschädigten Informationen zu geben, die er sonst nicht hätte; z. B. die, dass ein Vorschaden ordnungsgemäß repariert ist. Oder aber die, dass er sich bei der Schadenregulierung auf den Einwand eines ihm als Gebrauchtwagenkäufer unbekannten Vorschadens einstellen muss.

► Ausfallschaden

„Interimsfahrzeug“ und Anforderungen an Versicherer-Vortrag

! Ein Abschleppfahrzeug wird bei einem unverschuldeten Unfall so sehr beschädigt, dass die prognostizierten Reparaturkosten höher sind als die Differenz aus WBW und Restwert. Daher erstattet der Versicherer zunächst nur diesen Betrag. Der geschädigte Abschleppunternehmer entscheidet sich jedoch zur Reparatur. Erst nach Reparaturbeginn stellt sich heraus, dass Teile nicht lieferbar sind. Für 239 Tage laufen Mietwagenkosten von mehr als 50.000 Euro auf. Das führt zum Streit, ob ein Interimsfahrzeug hätte gekauft werden müssen. Nein, sagt das LG Stade. !

Entgegen der Auffassung des Versicherers musste sich die Geschädigte im Rahmen ihrer Schadenminderungspflicht nicht auf die Möglichkeit des Erwerbs eines Interimsfahrzeugs verweisen lassen, um die Mietwagenkosten zu reduzieren. Der Vortrag des insoweit darlegungs- und beweisbelasteten Versicherers erschöpfte sich nämlich in der Behauptung, der Abschleppunternehmer habe ein Interimsfahrzeug anschaffen müssen, ohne dass er darlegte, dass dies der Geschädigten auch zumutbar gewesen wäre. Der Versicherer hätte zumindest darlegen müssen, welches Fahrzeug die Geschädigte in der Zeit der Anmietung des Wagens zumutbar zu welchem Preis hätte ankaufen müssen. Denn der Abschleppunternehmer hatte vorgetragen, dass ein vergleichbares Ersatzfahrzeug im Sommer 2023 überhaupt nicht auf dem Markt verfügbar gewesen wäre. Auch dieser Behauptung sei der Versicherer

Urteil betont
erforderliche
Nachweisführung

nicht substantiiert entgegengetreten (LG Stade, Az. 3 O 80/25, Abruf-Nr. 250765, eingesandt von Rechtsanwalt Gunnar Stark, HSP, Hamburg/Stadel).

Wichtig | Dieses Urteil zeigt in großer Klarheit, dass es nicht genügt, wenn der Versicherer die Pflicht zur Überbrückungsbeschaffung eines anderen Fahrzeugs vorträgt. Auch wenn es sich hier um ein Spezialfahrzeug handelte, das nicht an jeder Ecke zu bekommen ist, kann man das generalisieren: Der Versicherer muss zu den Möglichkeiten vortragen. Bei einem Standard-Pkw könnte ihm das leicht fallen. Aber dennoch wird das nach Beobachtung von UE regelmäßig versäumt. So weit denkt da kaum jemand.

► Reparaturkosten

AG Waiblingen zur Auslastung bei der Reparatur eines werkstatt-eigenen Fahrzeugs beim Haftpflichtschaden

| Nichts substanziell Neues, aber ein gutes Beispiel für den Vortrag zur Auslastung bringt das Urteil des AG Waiblingen im Zusammenhang mit dem Schadenersatz bei der Reparatur eines werkstatt-eigenen Fahrzeugs. Das Besondere waren die Umstände krankheitsbedingt fehlender Mitarbeiter (AG Waiblingen, Urteil vom 11.07.2025, Az. 1 C 1141/24, Abruf-Nr. 250149, eingesandt von Rechtsanwalt Andreas Gursch, Böblingen). |

► Reparaturkosten

AG Ahaus zu „Gewerbekundenrabatt“-Phantasien im Rahmen einer Abrechnung fiktiver Reparaturkosten

| Ein Betrieb mit 20 Fahrzeugen im Fuhrpark, die auf zwei Marken verteilt sind, rechnet Reparaturkosten fiktiv ab. Der Versicherer behauptet, bei einem ortsansässigen sehr großen Mercedes-Händler bekämen Firmenkunden pauschal einen Gewerbekundenrabatt, der bei der Abrechnung des Schadenersatzes hinsichtlich der Reparaturkosten abzuziehen sei. Obwohl das ein Vortrag ins Blaue hinein ist, hat das AG Ahaus Beweis erhoben und die Beweislast beim Versicherer gesehen. Das ist auch richtig. Denn der Standardpreis ist der Normalfall und der Versicherer behauptet davon Abweichendes. | Die Beweisaufnahme hat im Urteilsfall ergeben: Kein Rabatt. Also hat das Gericht die Differenz zugesprochen (AG Ahaus, Urteil, Az. 14 C 120/24, Abruf-Nr. 250764, eingesandt von Rechtsanwalt Derk Röttgering, Gescher).

Wichtig | Das Urteil ist kaum der Rede wert. Doch zeigt es mit dem behaupteten „Gewerbekundenrabatt“, dass eine alte Idee wieder aufkommt, die vor Jahren schon einmal für Unruhe gesorgt hat: Dass ein Betrieb mit 20 auf zwei Marken verteilten Fahrzeugen kein Großkunde ist, sieht vermutlich der Betrieb in seiner Rolle als Geschädigter selbst. Perfide hingegen ist, wenn der Versicherer einwendet – und das liest ja der Verantwortliche des Betriebs mit –, dass alle Gewerbebetriebe Rabatt bekämen. Das soll beim Geschädigten den Eindruck erwecken, dass er von der Werkstatt, die genau ihm einen solchen scheinbar selbstverständlichen Rabatt vorenthalte, über den Tisch gezogen werde. Dieses Urteil zeigt den Verantwortlichen: Dem ist nicht so.

Versicherer ist in
der Pflicht und muss
Rabatt beweisen

Werkstatt hat
Auslastung bei hoher
Krankheitsquote
anschaulich dargelegt

Gerichte erteilen
Absage an veraltete
PuS 2020

ARCHIV



Beitrag mobil
weiterlesen

OLG-Bezirk als
neues Kriterium
eingeführt

► Abschleppkosten

AG München sowie AG Schwandorf: PuS 2024 geht in Ordnung

└ Gegen die wiederkehrenden Versuche eines Versicherers, für die Ermittlung der üblichen Abschleppkosten stur an der veralteten Preis- und Strukturumfrage 2020 des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmer festzuhalten, hat sich in einer Regresssache des Versicherers gegen einen Abschleppunternehmer auch das AG München gestellt: Für aktuelle Fälle ist die PuS 2024 das Maß der Dinge (AG München, Urteil vom 14.10.2025, Az. 345 C 11172/25, Abruf-Nr. 250756, eingesandt von Rechtsanwältin Stefanie Beyer, Nürnberg). └

Auf derselben Linie liegt das AG Schwandorf. Da die Üblichkeit im Zeitpunkt der Beauftragung maßgeblich ist, sei die PuS 2024 anzuwenden. Eine Berechnung nach PuS 2020 sei nicht mehr als üblich anzusehen, da diese nicht dem Stand im Zeitpunkt der Beauftragung entsprach. Soweit der Versicherer (hier im Regress gegen den Abschleppunternehmer) Zweifel an der PuS 2024 vorbringe, überzeugten diese nicht. Das sei nämlich überwiegend pauschale Kritik (AG Schwandorf, Urteil vom 14.08.2025, Az. 3 C 81/25, Abruf-Nr. 250766, eingesandt von Rechtsanwältin Eva Radivojevic Neutraubling).

WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Zu den Hintergründen siehe Beitrag „LG Landshut erklärt Preis- und Strukturumfrage 2024 des VBA e.V. zur geeigneten Schätzgrundlage“, UE 10/2025, Seite 8 → Abruf-Nr. 50554406

► Fiktive Abrechnung

LG Wuppertal mit interessantem Aspekt zur Entfernung der Verweisungswerkstatt

└ Ein interessanter Aspekt fällt in einem Urteil des AG Wuppertal auf, der bei „OLG Bezirks-Grenzgängern“ immer mal vorkommen könnte: Das LG Wuppertal hält eine Verweisung auf eine Werkstatt bei der fiktiven Abrechnung im Hinblick auf ein nicht mehr scheckheftgepflegtes älteres Fahrzeug schon deshalb nicht für zumutbar, weil die Werkstatt im benachbarten OLG-Bezirk liege. Das könne im Falle eines nachfolgenden Rechtsstreits (über Reparaturleistungen) zu einem erhöhten Aufwand für den Kläger führen. └

Ob das andere Gerichte überzeugen wird, ist offen, aber man kann es mal probieren. Originell und für die Bewohner des NRW-Ballungsgebiets (wie den Schriftleiter der UE) leicht nachvollziehbar: Zudem führe die 38 km lange Wegstrecke zur Verweisungswerkstatt größtenteils entweder über die A535 oder die A3 und die A44, die – hierbei handle es sich um eine offenkundige Tatsache i. S. v. § 291 ZPO – zu Kernzeiten stauanfällig sei (LG Wuppertal, Az. 8 S 1/25, Abruf-Nr. 250767, eingesandt von Rechtsanwalt Mike Peter, Hagen).

Wichtig └ Die 38 km dürften bei so ziemlich jedem Gericht die Entfernungsgrenze sprengen, wenn nicht die Markenwerkstatt ebenfalls sehr weit entfernt ist.

Unbrauchbare Idee einer Werkstatt im Regress: Was Versicherer zurückholt, zahlt Kunde nochmal

REGRESS

! Manche Werkstatt hat das Konzept des BGH zum „Werkstattstrisiko“ noch immer nicht verstanden. Sie nimmt der anwaltlichen Vertretung übel, dass die Vorteilsausgleichsabtretung erklärt wird. Das führt zu einer Leserfrage einer Anwältin. |

FRAGE: Wie immer seit den BGH-Entscheidungen zum Werkstattstrisiko haben wir für die Mandantschaft beim Versicherer ungekürzte Zahlung direkt an die Werkstatt Zug um Zug gegen Abtretung von eventuellen Rückforderungsansprüchen des Mandanten gegen die Werkstatt wegen Überzahlung an den Versicherer verlangt. Der Versicherer hat dann auch ungekürzt an die Werkstatt bezahlt. Anschließend verlangte er dort einen erheblichen Betrag zurück.

Daraufhin rief ein völlig erobster Werkstattinhaber in der Kanzlei an: Er werde den Betrag an den Versicherer zurückzahlen und dann in derselben Höhe vom Mandanten als Auftraggeber der Reparatur verlangen. Dann werde der Mandant schon sehen, was er für eine schlechte Anwältin habe. Das habe er dem Kunden bereits am Telefon gesagt. Muss der Mandant nun Ernsthaftes befürchten?

ANTWORT: Nein, das muss der Mandant nicht. Richtig ist, dass der Mandant als Auftraggeber der Werkstatt den Werklohn schuldet. Aber den hat er (!) bereits vollständig bezahlt.

Versicherer hat Geld des Geschädigten/Kunden überwiesen

Mag die Werkstatt auch meinen, der Versicherer habe die Rechnung bezahlt, so liegt sie damit falsch. Der klassische Weg des Geldes geht so: Der Versicherer erstattet den Schadenersatz an den Mandanten. Der Mandant bezahlt mit diesem Geld die Rechnung. Dann wird es auch die Werkstatt auf Anhieb erkennen: Zwar hat der Versicherer dem Geschädigten das Geld zur Verfügung gestellt, doch (damit) hat der Geschädigte die Rechnung bezahlt.

Fließt das Geld nun im Sinne der Werkstattstrisiko-Rechtsprechung direkt vom Versicherer an die Werkstatt, ist das nur eine Abkürzung des Zahlungsverweges. Weil der Versicherer den Schadenersatz des Geschädigten weisungsgemäß „auf das Konto der Werkstatt“ überweist, ist der Geldeingang dort rechtlich betrachtet eine Zahlung des Mandanten. Denn der Schadenersatz gehört dem Mandanten, also kommt dessen Geld in der Werkstatt an.

Klare Bestätigung durch den BGH

Das hat der BGH auch sehr deutlich gemacht in einer Passage des Urteils vom 16.01.2024, Az. VI ZR 253/22 unter Rz. 28, Abruf-Nr. 239194: „(Vollstreckungs-)Gläubiger bleibt auch in diesem Fall allein der Geschädigte. Die Werkstatt erhält lediglich eine Empfangszuständigkeit.“

... Abkürzung des
Zahlungsverweges

... wird nicht zum
Problem des
Mandanten wegen

... und Werkstatt ...

Konflikt zwischen
Mandant als
Auftraggeber der
Werkstatt ...

Werkstatt läuft
bei abermaliger
Forderung ...

... gegen die Wand

Szenario 1:
Wenn eine Befrie-
dung noch möglich
erscheint

Szenario 2:
Wenn die Werkstatt
auf stur schaltet

DOWNLOAD



Textbaustein
647
auf Seite 18



Der Geschädigte als Werkstattkunde hat erfüllt

Weil der Geschädigte in seiner Rolle als Auftraggeber damit die Rechnung in vollem Umfang bezahlt hat, kann die Werkstatt nichts mehr von ihm fordern. Der Geschädigte wendet also bei einer abermaligen an ihn gerichteten Forderung der Werkstatt ein, er habe bereits erfüllt.

Daran ändert auch nichts, dass der Werkstattinhaber nun einem verqueren Rechtsempfinden folgend trotz eines Teil des Geldes, mit dem sein Kunde erfüllt hat, an den Versicherer überweist. Das wird klar, wenn man sich die Anspruchsgrundlage des Versicherers anschaut:

- Der Versicherer kann nur solche Forderungen geltend machen, die auch der Geschädigte selbst bei der Werkstatt geltend machen könnte. Denn er geht aus abgetretenem Recht des Geschädigten vor.
- Würde sich der Versicherer also in einem Regress-Rechtsstreit gegen die Werkstatt durchsetzen, wäre damit geklärt, dass die Werkstatt vom Kunden zu viel Geld verlangt hat. Und damit ist auch geklärt, dass die Werkstatt diesen Betrag nicht vom Kunden verlangen kann. Also ginge die „Was ich an den Versicherer zurückzahlen muss, hole ich mir beim Kunden wieder“-Logik gründlich ins Leere. Wut und Trotz der Werkstatt sind also schlechte Ratgeber.

Was Sie tun können – zwei Szenarien sind denkbar

Ist der Werkstattinhaber noch zugänglich, können Sie ja mal versuchen, ihm das (im Sinne einer Abwehr der dem Mandanten angedrohten Forderung) in einer ruhigen halben Stunde klarzumachen. Er hat eigentlich nur die Wahl

- an den Versicherer zurückzuzahlen
- oder im Regress zu kämpfen.

Sollte er so hemdsärmelig repariert haben, wie er seine Rechtsangelegenheiten zu regeln gedenkt, sollte er als „kreativ“ repariert, aber dennoch so abgerechnet haben, als habe er jeden Arbeitsschritt aus dem Schadengutachten auch ausgeführt, könnte er Gründe haben, sich mit dem Versicherer zu einigen. Wenn nicht, dann kann er sich gegen den Regress zur Wehr setzen. Aber Sie dürfen ihn dabei nicht vertreten. Denn der Interessenkonflikt ist bereits greifbar.

Ist der Werkstattinhaber nicht mehr zugänglich, lassen Sie das einfach laufen. Dann muss die Werkstatt unsinnige Rechtsverfolgungskosten als klassisches Lehrgeld bezahlen.

Zuletzt: Hat der Versicherer alles erstattet, können Sie Ihre Akte schließen.

WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Textbaustein 647: „Was der Versicherer zurückverlangt, zahlt der Kunde eben nochmal“ geht nicht (H, K) → Abruf-Nr. 50592286

REGRESS

Legal Tech-Unternehmen meldet sich als „Schlichter“ für Versicherer bei der Werkstatt – was tun?

I Regress ohne Risiko, das scheint das Motto eines (kleinen) Versicherers zu sein, der jetzt einen „Schlichter“ ins Rennen um Rückforderungen schickt. Der wiederum ist eine der vielen Firmen aus dem „Legal Tech“-Segment, also dem Segment der automatisierten Rechtsanwendungen. Was tun bei einem Schreiben des „Schlichters“? Wie reagieren? |

Neu: Legal Tech-Unternehmen als „Schlichter“

Die Firma, um die es geht, heißt Suitcase GmbH. Ein Blick auf deren Homepage erläutert das Geschäftsmodell und zeigt deren Mentoren auf. In einem Schreiben, das UE vorliegt, schreibt Suitcase:

■ Der (neutralisierte) Wortlaut des Schreibens

Sehr geehrter Herr ...,

auf Antrag der xy Versicherungs AG wurde eine Schlichtung eingeleitet. Als unabhängige Gütestelle sind wir gesetzlich zur Neutralität verpflichtet und vermitteln eine Einigung im Interesse beider Seiten. Bitte lesen Sie dieses Schreiben gründlich, um die Einzelheiten zu erfahren.

Der Fall betrifft Reparaturleistungen Ihrer Werkstatt mit Rechnungs-Nr. Es handelt sich um einen Unfallschaden, deren Kosten die xy getragen hat. Sie stuft einzelne Arbeiten i. H. v. 130,82 Euro als wirtschaftlich nicht erforderlich ein und fordert dafür eine Rückerstattung. Sie bietet Ihnen diese Schlichtung – laut eigener Aussage – als letzten, gültlichen Versuch an und wird andernfalls Klage erheben. Unser Ziel ist es, eine Einigung zu vermitteln. Dazu sagen uns beide Seiten vertraulich, für welchen Geldbetrag sie den Konflikt beilegen. Wenn die Vorschläge übereinstimmen, entsteht rechtssicher ein Vertrag. Die xy hat ihren Einigungsvorschlag bereits hinterlegt.

Wir bitten Sie, den Fall bis spätestens xx.xx.2025 über unser Internetportal zu prüfen. Sie brauchen dafür 3–5 Minuten. Es entstehen Ihnen keine Kosten. Sie können von der Schlichtung nur profitieren:

- Kommt eine Einigung zustande, beenden Sie den Konflikt jetzt zu Ihren Bedingungen. Sie ersparen sich Zeit, Ärger und ein Verfahren vor Gericht (Gesamtkosten: 572,37 Euro).
- Kommt keine Einigung zustande, bleibt alles wie bisher. Es entstehen keine rechtlichen Folgen und Ihr Einigungsvorschlag bleibt geheim.

Um mehr zu erfahren, folgen Sie dem QR-Code (vgl. unten rechts). Alternativ können Sie den Fall im Browser unter www.suitcase.legal/casehub mit der Aktivierungs-ID „123“ einsehen.

Wir verstehen, dass dieses Schreiben für Sie viele Fragen aufwirft. Gern stehen wir Ihnen jederzeit telefonisch und per E-Mail für Rückfragen zur Verfügung. ~

Versicherer setzt auf Schlichter bezüglich ...

... „wirtschaftlich nicht erforderlich“ Reparaturen der Werkstatt

Das sind die Optionen

Überlegungen der Werkstatt

Wie kann die Werkstatt auf das Schreiben des „Schlichters“ reagieren?

Einigen immer besser als streiten

Eines ist eine alte Erfahrung aller Juristen: Wenn es tatsächlich Ansatzpunkte des Versicherers für einen Regress gibt, ist eine Einigung besser als ein Streit. Denn die vom „Schlichter“ in den Raum gestellten Prozesskosten können sich durch die Einschaltung eines Gutachters durch das Gericht noch deutlich erhöhen. Dann ist es auch kein Fehler, diesen Weg mitzugehen.

„Kaufmännische Lösungen“ vor Hintergrund von Legal-Tech

Wenn der Versicherer aber nur – wie so oft – seinen Beurteilungsspielraum an die Stelle des Beurteilungsspielraums des Sachverständigen, dessen Gutachten Grundlage der Reparatur war, setzen möchte oder der rechtsirrigen Auffassung ist, dies und das dürfe nicht berechnet werden, weil es „in den Gemeinkosten enthalten“ sei, muss immer abgewogen werden:

Statt um – wie im Beispielsfall – 130,82 Euro mit viel Aufwand zu streiten (Vorgang prüfen, Besprechung mit Sachverständigem und Rechtsanwalt, am Ende noch ein Mitarbeiter als Zeuge bei Gericht, wie im Fall beim AG Laufen auf Seite 1 in dieser Ausgabe), kann eine „kaufmännische Lösung“ durchaus auch die richtige sein, selbst wenn an der Regressforderung „nichts dran ist“.

Legal Tech-Firma als „Schlichter“ kann gefährlich werden

Doch muss man sich klarmachen: Mit der Einschaltung der Legal Tech-Firma als „Schlichter“ hat man auch einen Spieler in der Sache, der zweifelsfrei mit Daten gewinnbringend umgehen kann. So kann in Windeseile mit bundesweiter Wirkung ausgewertet und erkannt werden: „Werkstatt A sucht immer die kaufmännische Lösung“. Die Folge daraus: Werkstatt A bekommt nun in jeder Schadensache einen Schlichtungsvorschlag. Und der Versicherer bekommt in jeder Schadensache Geld zurück.

Da kann es – obwohl auf den einzelnen Fall bezogen kaufmännisch unwirtschaftlich – der richtige Weg sein, dem Versicherer zu zeigen, wer Herr im Haus ist: Die Prozesse führen und gewinnen.

Im Beispielsfall geht es um 130,82 Euro. Halbe-halbe würde der Versicherer aller Voraussicht nach mitmachen, sonst würde er diesen Weg nicht gehen. Der Werkstatt sollen durch die Schlichtung keine Kosten entstehen. Also zahlt der Versicherer an Suitcase GmbH. Folglich muss das Legal Tech-typisch ein sehr niedriger Rechnungsbetrag sein, der dort aufgerufen wird. Das wiederum macht es möglich, dass Versicherer die Regressversuchsschlagzahl erhöhen. Wenn derzeit – geschätzt – auf hundert Schadenregulierungen fünf Regressversuche kommen, weil der Versicherer gar nicht mehr Kapazitäten hat, können das demnächst hundert auf hundert sein. Auch das spricht gegen die kaufmännische Lösung in sicheren Sachen.

Zuletzt: Nach bisheriger Erfahrung (Ausreißer-Urteile gibt es immer) hat die Werkstatt, die die berechneten Arbeiten auch so durchgeführt hat wie berechnet, in den Regressen wenig zu befürchten.

Wenn es tatsächlich
Ansatzpunkte des
Versicherers für
einen Regress gibt

Ansonsten gut
abwägen und ...

... auch Folgen des
Datensammelns ins
Kalkül ziehen

Statt Einigung
Prozesse führen
und gewinnen

Ehrliche Werkstatt
hat im Regress
nichts zu befürchten

Der Begriff der „Verkehrs(un)sicherheit“ im Schadenersatzrecht: Amtlich oder landläufig?

Die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit ist Voraussetzung dafür, dass der Geschädigte auch über dem Wiederbeschaffungsaufwand, aber unter dem Wiederbeschaffungswert liegende Reparaturkosten fiktiv ersetzt verlangen kann (BGH, Urteil vom 23.11.2010, Az. VI ZR 35/10, Abruf-Nr. 110337). Und ein vor dem Unfall verkehrssicheres Fahrzeug mit abgelaufener HU-Plakette ist kein Grund für den Schädiger, die Erstattung der Mietwagenkosten zu verweigern (BGH, Urteil vom 03.12.2024, Az. VI ZR 117/24, Abruf-Nr. 246194). Doch was ist „Verkehrssicherheit“ in diesem Sinne?

Die Regelung bei der Hauptuntersuchung

Sitzen Schadengutachter und HU-Prüfer in einer Diskussionsrunde zu diesem Thema, prallen Welten aufeinander. Und der Schadengutachter, der auch die Qualifikation als Prüfer für die Hauptuntersuchung hat, spricht mit gespalteener Zunge.

Bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO wird in der Anlage VIII unterschieden zwischen leichten Mängeln, erheblichen Mängeln, gefährlichen Mängeln und Mängeln, die das Fahrzeug verkehrsun sicher machen.

■ Leichter Mangel: Bei Vorliegen eines leichten Mangels wird die neue Plakette zugeteilt.

■ Erheblicher Mangel: Bei einem erheblichen Mangel wird die Plakette nicht zugeteilt. Die abgelaufene Prüfplakette bleibt am Fahrzeug, der Fahrzeugnutzer verlässt den Ort der Prüfung problemlos mit dem Fahrzeug.

■ Gefährlicher Mangel: Bei einem gefährlichen Mangel ist es genauso, nur wird der Fahrzeugnutzer gesondert auf den Zustand der Gefährlichkeit hingewiesen.

■ Verkehrsunsicherheit: Bei Verkehrsunsicherheit entfernt der Prüfer die alte Prüfplakette. Er hat nicht die Befugnis, die weitere Nutzung des Fahrzeugs zu untersagen. Er ist jedoch verpflichtet, der Zulassungsstelle Mitteilung über den Zustand der Verkehrsunsicherheit zu machen.

Anlage VIII zu § 29 StVZO als Grundlage

Grundlage ist die Anlage VIII zu § 29 StVZO, welche die Eskalationsstufen aufzeigt. Insbesondere im Vergleich des gefährlichen Mangels zum Mangel, der zur Verkehrsunsicherheit führt, zeigt sich: Es muss schon sehr heftig kommen, bis der Prüfer von Verkehrsunsicherheit im Sinne der Anlage VIII aus- geht.

Neue Eskalations-
stufe durch Aktivität
der Zulassungsstelle
Es muss sehr heftig
kommen, bis HU-
Prüfer von Verkehrs-
unsicherheit ausgeht

Diskussion zwischen
Schadengutachtern
und HU-Prüfern
§ 29 StVZO unter-
scheidet vier Arten
von Mängeln

So wird gefährlicher
Mangel und ...

... so Verkehrs-
unsicherheit
definiert

Verkehrsgefährdung
allein bedeutet ...

... noch nicht
Verkehrs-
unsicherheit

Wann Prüfer
Verkehrsunsicher-
heit attestieren

■ Anlage VIII zu § 29 StVZO: 3.1.4.4 und 3.1.4.5

Stellt der aaSoP oder PI bei der Hauptuntersuchung oder bei einer Nachprüfung ...
3.1.4.4 gefährliche Mängel fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Gefährliche Mängel sind solche nach Nummer 3.1.4.3, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, ohne eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu rechtfertigen. Er darf für das Fahrzeug keine Prüfplakette zuteilen. Der Halter ist zusätzlich im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Der Halter hat alle Mängel unverzüglich beheben zu lassen und das Fahrzeug zur Nachprüfung oder erneuten Nachprüfung der Mängelbeseitigung unter Vorlage des Untersuchungsberichts spätestens bis zum Ablauf eines Monats ab dem Tag der Hauptuntersuchung wieder vorzuführen.

3.1.4.5 Mängel, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, fest, so sind diese im Untersuchungsbericht einzutragen. Das Fahrzeug wird verkehrsunsicher durch gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen rechtfertigen. Die vorhandene Prüfplakette ist zu entfernen und es hat die unverzügliche Benachrichtigung der nach § 75 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zuständigen Zulassungsbehörde zu erfolgen. Der Fahrzeugführer ist darauf hinzuweisen, dass er das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nicht mehr in Betrieb setzen darf. Der Halter ist im Untersuchungsbericht auf diesen Gefährdungstatbestand hinzuweisen. Eine Nachprüfung ist erforderlich. Es erfolgt keine Zuteilung einer Prüfplakette.

„Verkehrsgefährdung“ contra „Verkehrsunsicherheit“

Die Differenzierung zwischen den Mängeln, die eine Verkehrsgefährdung darstellen im Gegensatz zu den Mängeln, die das Fahrzeug verkehrsunsicher machen, ist im Zusammenhang mit Fragestellung der „Verkehrssicherheit“ im Schadenrecht bedeutsam.

„Das Fahrzeug wird verkehrsunsicher durch gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Verkehrsgefährdung darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und eine unmittelbare Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen rechtfertigen.“

Die Verkehrsgefährdung allein bedeutet also noch keine Verkehrsunsicherheit. Spricht man mit Prüfern, nennen die als Beispiele für die Verkehrsunsicherheit undichte Bremsleitungen oder völlig verschlissene Bremsen.

■ Einige plakative Beispiele

- Reifen mit einem Profil unterhalb der gesetzlichen Grenze von 1,6 mm Tiefe sind allenfalls ein gefährlicher Mangel.
- Ein zerbrochener Scheinwerfer oder eine zerbrochene Rückleuchteinheit eher nur ein erheblicher Mangel, also noch nicht einmal ein gefährlicher.

Die alltägliche Praxis der Schadengutachter

Ganz anders ist das in der Praxis der Schadengutachter. Es gehört zum Standard, den Zustand nach dem Unfall einzuordnen. Das dient auch der finanziellen Sicherheit des Geschädigten, wenn der nach dem Unfall einen Mietwagen nimmt. Er darf sich auf das Schadengutachten verlassen, und wenn dort „verkehrsunsicher“ oder „bedingt verkehrsicher“ (damit ist wohl gemeint: Für die Fahrt bis zur Werkstatt) zu lesen ist, ist der Geschädigte mit dem Mietwagen auf der sicheren Seite.

Dabei wird die Verkehrsunsicherheit bereits weit vor der Schwelle des „Mangels attestiert, der das Fahrzeug verkehrsunsicher macht“ im Sinne der Anlage VIII zu § 29 StVZO. Nimmt man z. B. einen zerbrochenen Scheinwerfer oder eine zerbrochene Rückleuchte ein, ist man weit entfernt von der „Verkehrsunsicherheit“, die der HU-Prüfer zur Grundlage der Meldung an die Zulassungsstelle macht. Dennoch wird der Schadengutachter – und auch der mit der Qualifikation als HU-Prüfer – „verkehrsunsicher“ in das Gutachten schreiben. Damit ist zunächst einmal aufgezeigt, dass es die beiden unterschiedlichen Betrachtungsweisen gibt.

Verkehrsunsicherheit im Schadenrecht anders als in StVZO

Es erscheint offensichtlich: Im Schadenrecht vom Begriff der Verkehrsunsicherheit aus der Anlage VIII zu § 29 StVZO auszugehen, passt nicht. Dass der Geschädigte ohne Rückleuchteinheit und damit ohne Fahrtrichtungsanzeiger hinten sein Fahrzeug weiterbenutzen müsste und keinen Mietwagen beanspruchen dürfte, ist ihm nicht zuzumuten. Dasselbe gilt für das Fahren mit nur einem Scheinwerfer.

Im Umkehrschluss bedeutet das für den Fall, dass der BGH die Abrechnung der den Wiederbeschaffungsaufwand übersteigenden Reparaturkosten unterhalb des Wiederbeschaffungswertes neben der sechsmonatigen Weiternutzung an die Wiederherstellung der Verkehrsunsicherheit knüpft (BGH, Urteil vom 23.11.2010, Az. VI ZR 35/10, Abruf-Nr. 110337). Der BGH würde es eher nicht akzeptieren, dass der Geschädigte den zerstörten Scheinwerfer nicht repariert und sich auf den Standpunkt stellt, das sei im Sinne der Anlage VIII zu § 29 StVZO kein die Verkehrsunsicherheit herbeiführender Mangel.

Und nach Einschätzung von UE erscheint es auch bei einem Heckschaden mit unrepariertem Vorschaden „Scheinwerfer vorn links zerstört“ nicht als sicher, dass das keine Verkehrsunsicherheit ist, die den Mietwagenanspruch ungültig gewordenen Prüflakette ist nur dann rechtswidrig, wenn eine Behörde den Betrieb des Fahrzeugs untersagt oder beschränkt hat.“ (BGH, Urteil vom 03.12.2024, Az. VI ZR 117/24, Abruf-Nr. 246194). Folglich muss es eine vor dieser Eskalation liegende „Verkehrsunsicherheit“ geben.

Jedenfalls ist damit zu rechnen, dass die Gerichte an die nicht gegebene Verkehrsunsicherheit niedrigere Anforderungen stellen als es bei der Hauptuntersuchung der Fall ist.

Mit Gutachten ist
Geschädigter auch
bzgl. Mietwagen auf
der sicheren Seite

Verkehrsunsicher-
heit im Gutachten
mit weit niedrigerer
Schwelle als ...

... „amtliche“
Verkehrsunsicher-
heit in Anlage VIII
zu § 29 StVZO

So würde der BGH
wohl auf die
Verkehrsunsicherheit
blicken

Verkehrsunsicher-
heit im Sinne der HU
erst nach Aktivität
der Zulassungsstelle

AUSFALLSCHADEN

Nutzungsausfallentschädigung im Dreiecksverhältnis Leasingnehmer, (Dienstwagen-)Nutzer und VU

| Eine durchaus häufige Konstellation bei einer Dienstwagennutzung hat den BGH rund um die Nutzungsausfallentschädigung bei zumutbar nutzbarem Ersatzwagen aktuell beschäftigt. Und wieder war, aber das sei hier wegen einer Facette des Urteils nur augenzwinkernd mitgeteilt, der Fahrer eines Porsche 911 das Opfer des Nutzungsentzugs. UE liefert die Details. |

Leitsätze greifen zur klaren Abgrenzung auf alte Fälle zurück

BGH unterscheidet
drei Fallgruppen

In den Leitsätzen hat der BGH drei Fallgruppen voneinander unterschieden, und die Dritte (Leitsatz c) ist die des entschiedenen Falls:

Bei verfügbarem
Zweitfahrzeug ...

- a) Bei der Beschädigung eines Kraftfahrzeugs ist ein Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung ausgeschlossen, wenn der Geschädigte (selbst) über ein zweites Fahrzeug (Zweitwagen) verfügt, dessen ersatzweiser Einsatz ihm zumutbar ist.
- b) Stellt ein durch den Unfall rechtlich nicht betroffener Dritter dem Geschädigten ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung, schließt dies den Anspruch des Geschädigten auf Nutzungsausfallentschädigung grundsätzlich nicht aus.
- c) Ist der Dritte seinerseits durch den Unfall rechtlich betroffen, etwa weil das beschädigte Fahrzeug ihm gehört, und mietet er infolge des Unfalls ein Ersatzfahrzeug an, das er dem nutzungsberechtigten Geschädigten zur Verfügung stellt und dessen Nutzung diesem zumutbar ist, so schließt dies im Hinblick auf den dadurch ausgelösten Anspruch des Dritten gegen den Schädiger auf Ersatz der Mietwagenkosten den Anspruch des Geschädigten auf Nutzungsausfallentschädigung aus (BGH, Urteil vom 17.10.2025, Az. VI ZR 246/24, Abruf-Nr. 250763).

Zwei altbekannte Fallgruppen

Die Leitsätze a) und b) dienen nur der Abgrenzung:

... keine
Nutzungsausfall-
entschädigung

Da war ja der Fall mit dem mutwillig zugeparkten Porsche, dessen Nutzerin währenddessen auf ihren Dreier BMW zurückgriff und für den Porsche Nutzungsausfallentschädigung verlangte. Diese bekam sie nicht, weil ihr wegen des zumutbar nutzbaren Zweitwagens nicht die Mobilität entzogen wurde. Dass sie den Porsche lieber genutzt hätte, zog nicht. Die Unzumutbarkeit der Nutzung des weiteren Fahrzeugs lässt sich nicht mit dem Argument begründen, dass das Fahrzeug, dessen Nutzung vorübergehend entzogen ist, gegenüber dem Zweitfahrzeug eine höhere Wertschätzung des Geschädigten erfahre (BGH, Urteil vom 11.10.2022, Az. VI ZR 35/22, Abruf-Nr. 232504). Diese Rechtslage bestätigt der Leitsatz a).

Bei Entlastung durch Dritte ist das „Warum“ entscheidend

Geschäftsführer nutzt den Ersatzwagen ...

... und fordert Nutzungsausfall-entschädigung gerichtlich ein

Der Nutzer ist anspruchsberechtigt

Leistungen Dritter: Auf die normative Wertung kommt es an

Bekannt ist auch der Fall des Vaters, der seinem vom Unfall betroffenen Sohn für die Überbückung der Reparaturdauer sein Auto zur Verfügung stellte. Das, weil auf dem sozialen Gefüge beruhend, das den Schädiger nichts angeht, hindert nicht den Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung (BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az. VI ZR 363/11, Abruf-Nr. 130595). Diese Rechtslage bestätigt der Leitsatz b).

Altbekannte Fallgruppen im Urteilsfall als Mischform gegeben

Damit wird abgegrenzt zum aktuellen Sachverhalt: Eine Firma ist Leasingnehmerin des Porsche 911, den sie ihrem Geschäftsführer (GF) zur dienstlichen wie auch privaten Nutzung überlassen hat. Anlässlich des Unfallscha-dens stellt der Leasinggeber der Firma einen dafür angemieteten Citroën DS 3 Cross zur Verfügung, den die Firma wiederum dem GF zur Nutzung überlassen hat.

Der Versicherer erstattet nur einen Teil der von der Firma aus abgetretenem Recht des Leasinggebers geltend gemachten Mietwagenkosten. Folglich schaltet die Firma, die die Klägerin war, nach einigem Hin und Her auf die Geltendmachung von Nutzungsausfallentschädigung (abzüglich der gezahl-ten Mietwagenkosten) um. Den Klageanspruch stützt sie im Hinblick auf den ihr insoweit vom GF abgetretenen Anspruch.

Aktivlegitimiert für Ausfallschaden ist berechtigter Besitzer

Richtig ist: Der Nutzer ist als berechtigter Besitzer aus eigenem Recht für den Anspruch aus dem Nutzungsausfall aktivlegitimiert, Rz. 14. Denn die §§ 823 BGB und 7 StVG schützen auch den berechtigten Besitz.

Wichtig | Darauf ist bei Fällen, bei denen Eigentum und Nutzung auseinanderfallen, stets zu achten (vgl. LG Mannheim, Urteil vom 16.05.2024, Az. 13 S 82/23, Abruf-Nr. 250281; AG Pforzheim, Urteil vom 23.07.2025, Az. 8 C 124/25, Abruf-Nr. 250280).

Der Citroën ersetzt den Porsche in ausreichendem Maße

Aber der GF hatte ja als Ersatz den Citroën. Damit war er wieder mobil. Und dass der Porsche mehr Freude bereitet hätte: Siehe oben.

Wichtig | Ob eine Zurverfügungstellung eines Fahrzeugs durch einen Dritten den Anspruch des Geschädigten auf Nutzungsausfallentschädigung aus-schließt, hängt von einer normativen Wertung ab. Der Citroën wurde dem GF hier nicht aus sozialer Beziehung heraus zur Verfügung gestellt, sodass ein Fall der sozialen Sicherheit und Fürsorge wie im Vater-Sohn-Urteil nicht vor-lag. Stattdessen war der Leasinggeber selbst von dem Unfall betroffen, denn er war der Eigentümer des verunfallten Porsche. Und der hat den Citroën angemietet und dafür – durch die Firma als Zessionar – die Mietwagenkosten vom Schädiger verlangt. Das war also ein rein geschäftlicher Vorgang. Und somit entlastet die Zurverfügungstellung des Citroën den Schädiger, der ja auch mit den Mietwagenkosten dafür belastet war. Also hatte der GF keinen Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung, den die Firma als Zessionarin hätte geltend machen können.

AUSFALLSCHADEN

Faustregel „kein Mietwagenkostenersatz bei weniger als 20 km pro Tag“ nicht mehr zeitgemäß

| Die Faustregel „kein Mietwagenkostenersatz bei weniger als 20 km pro Tag“ ist nicht mehr zeitgemäß. Das meint UE und liefert die Begründung. |

Pkw-Fahrleistung privater Haushalte im Jahr 2023

Im Schnitt 15,5 km
täglich pro Kopf

Eine Pressemitteilung des Statistischen Bundesamts vom 09.09.2025 lässt aufhorchen: Insgesamt 472,2 Mrd. km legte die Bevölkerung in privaten Haushalten im Jahr 2023 mit dem Pkw zurück. Rein rechnerisch entsprach das im Schnitt 15,5 km täglich pro Kopf, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach Ergebnissen der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen mitteilt. Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 mit insgesamt 535,2 Milliarden zurückgelegten Kilometern war die entsprechende Pkw-Fahrleistung der privaten Haushalte 2023 jedoch 11,8 Prozent geringer.

Durchschnittliche
Fahrleistung von
Pkw 33,5 km pro Tag

Sucht man weiter, findet man die Meldung, dass die durchschnittliche Fahrleistung von Pkw auf 12.230 km im Jahr 2024 gesunken ist. Das sind im Schnitt 33,5 km pro Tag. Die Diskrepanz zwischen den beiden Durchschnittswerten liegt offenbar darin, dass bei „pro Kopf“ der Bevölkerung auch der Anteil der Bevölkerung eingerechnet ist, der nie im Auto sitzt.

Die einen mehr, die anderen weniger: So geht Mittelwert

Pendler fahren
weit mehr als der
Durchschnitt ...

Es gibt sehr viele Berufspendler und sonstige Vielfahrer, die so weit mehr als die 33,5 km pro Tag fahren, dass sie damit auch über den berühmten 20 km am Tag liegen. Dann gibt es bei der Mietwagenkostenerstattung jedenfalls unter diesem Gesichtspunkt keine Probleme.

... andere Pkw-
Nutzer weniger als
der Durchschnitt

Denknotwendiger Weise – das ist bei einem Mittelwert eben so –, muss es ungezählte Pkw-Nutzer geben, die weit weniger als die 33,5 km pro Tag ihr Auto nutzen. Und das ist auch nur ein Durchschnittswert pro Tag. In der Jahresfahrleistung stecken dabei häufig auch die große Urlaubsreise und gelegentliche längere Touren – bildhaft gesprochen – „zu den Enkeln“ oder „zur Oma“.

Versicherer
akzeptieren bei
Kunden selten
genutzte Fahrzeuge

Das bedeutet: Sehr viele Menschen halten einen Pkw, um damit im Alltag sehr wenig zu fahren. Und kein Versicherer lehnt den Abschluss eines Kfz-Versicherungsvertrags mit dem Argument ab, der Nutzer fahre viel zu wenig und brauche doch eigentlich gar kein Auto.

Mehr als eine erste Annäherung sind 20 km/Tag ohnehin nicht

BGH betrachtet 20 km
pro Tag als Richtwert

Völlig klar ist, dass der BGH die 20 km/Tag nur als groben Richtwert betrachtet. Es kommt nämlich auf jeden Einzelfall an. Beim BGH heißt es dazu:

„Es ist nicht zu beanstanden, wenn insoweit bestimmte Fallgruppen gebildet werden, die die Beurteilung erleichtern, weil nicht jedem einzelnen Umstand des Schadensfalls eingehend nachgegangen werden muss. Nicht zu billigen ist aber, dass bestimmte Fallgruppen, in denen die Erforderlichkeit eines jederzeit verfügbaren Kraftfahrzeugs bei natürlicher Beurteilung auf der Hand liegt, einer undifferenzierten Beurteilung aufgrund eines untauglichen Maßstabs unterzogen werden. Zwar kann sich daraus, dass ein Fahrzeug nur für geringe Fahrleistungen benötigt wird, die Unwirtschaftlichkeit der Anmietung eines Ersatzfahrzeugs ergeben. Bei gewissen Sachverhalten kann aber alleine die Notwendigkeit der ständigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs rechtfertigen, ohne dass es auf die gefahrene Kilometerleistung ankommt.“ (BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az. VI ZR 290/11, Rz. 14/15, Abruf-Nr. 130926).

Und trotzdem muss man über Herabsetzung nachdenken

Damit könnte man es bewenden lassen und auf die Einzelfalldiskussion umschalten. Jedoch könnte man sich viele Diskussionen ersparen und auch Grenzfälle entschärfen, wenn der Faustregel-Kilometerverbrauch pro Tag reduziert würde. Dafür gibt es zwei Gründe: Die Faustregel passt offensichtlich nicht zur Realität vieler Pkw-Nutzer, die an vielen Tagen des Jahres auch mit dem eigenen Fahrzeug weit weniger als 20 km/Tag fahren. Und gleichzeitig hat sich auch die Wirtschaftlichkeit des Mietwagens als Mobilitätsersatz im Vergleich zur Nutzung bspw. eines Taxis verändert.

Bus und Bahn gibt es längst nicht überall

Bus und Bahn scheiden für einen bedeutenden Teil der Bevölkerung schon deshalb aus, weil es keine sinnvollen Verbindungen im lokalen öffentlichen Nahverkehr in der Umgebung des Geschädigten gibt. Und nicht vor jedem Wohnhaus und an jedem Ziel ist eine Bushaltestelle. Nicht jeder Lebensmittelehändler, nicht jeder Drogeriemarkt in ländlicher Gegend liegt an einer Haltestelle. Und nicht zu jeder Zeit gibt es einen gut getakteten Linienverkehr. Einmal morgens und einmal abends ist zu wenig für tägliche Besorgungen, die vielleicht mit dem Beginn und dem Ende von Schule oder Kindergärten in Einklang gebracht werden müssen.

In den Städten mag das anders sein. Da hilft dann die Fahrkarte, mit der für 58 Euro im Monat der komplette Nahverkehr genutzt werden kann. Ggf. muss insoweit zwischen Städten und ländlichen Strukturen differenziert werden.

Bei heutigen Preisen ist das Taxi schnell teurer als der Mietwagen

Geht man mal optimistisch davon aus, dass es überall eine ausreichende Versorgung mit Taxen gibt (was längst nicht so ist), mit denen auch die bus-haltestellenfernen Ziele erreicht werden könnten, sind die Taxikosten in den Jahrzehnten, seit die 20 km/Tag-Faustregel angewandt sind, deutlich gestiegen. Das wäre nicht der Rede wert, wenn die Mietwagenkosten nicht in der gleichen Zeit jedenfalls rund um den Unfallsatz deutlich gesunken wären.

Als Beispiel sei der Taxitarif der Stadt Würzburg, dem Erscheinungsort von „Unfallregulierung effektiv“, herangezogen. Der Grundpreis beträgt 5,30 Euro. Der erste bis dritte Kilometer kosten je 2,50 Euro. Jeder weitere Kilometer kos-

Für die Erforderlichkeit eines verfügbaren Kfz kommt es auf den Fall an

Faustregel passt nicht zur Realität vieler Pkw-Nutzer

Eingeschränkte ÖPNV-Verbindungen auf dem Land

Deutlicher Anstieg der Taxikosten

Grundgebühr und Kilometerpreis summieren sich

Taxifahren läuft ins Geld

tet 1,80 Euro. 20 km kosten also bei störungsfreiem Straßenverkehr 43,40 Euro, wenn sie am Stück gefahren werden. Dabei ist noch keine Wartezeit von 0,60 Euro pro Minute enthalten, wobei als Wartezeit auch im Straßenverkehr verlorene Zeit gilt. Der Fahrpreis setzt sich also aus Kilometer- und Zeitverbrauch zusammen. 20 km kosten also in der Regel etwas mehr als die 43,30 Euro.

Stillstandzeit kostet auch extra

Nun ist es nicht unwahrscheinlich, dass sich 20 km aus mehreren Fahrten zusammensetzen. Denn wer fährt 20 km irgendwohin und bleibt dann, bis der mittelwertrelevante neue Tag beginnt? Da sind also schnell drei- oder viermal die 5,30 Euro Grundgebühr beieinander und entsprechend häufiger die 2,50 Euro/km statt der 1,80 Euro/km auf der Taxi-Uhr. Dreimal 5,30 Euro plus dreimal die drei teuren Kilometer mit 2,50 Euro und das mit den an den 20 km/Tag fehlenden elf km je 1,80 Euro inkl. fünf Minuten Wartezeit zusammen kratzt schon an den 60 Euro.

Dass auch Verkehrsstörungen als Wartezeit Geld kosten, ist der Normalfall in den Taxitarifen. So heißt es in der Taxitarifordnung der Stadt München „Der Wartezeitpreis (Tarifstufe 2) – kunden- und verkehrsbedingt – beträgt ab 01.01.2025 je Stunde (0,20 Euro pro 18,5 Sek.) 39 Euro.“ Eine Minute vor der Ampel kostet also mehr als 60 Cent zusätzlich. In Hamburg wird „Stillstandzeit“ wie folgt erklärt: „Wird für jede Stillstandzeit erhoben, während der Inanspruchnahme. Nach Schalteinheiten von 0,10 €. Die Umschaltgeschwindigkeit zwischen Weg- und Zeittarif ist gleich der Stillstandgeschwindigkeit.“

In ländlicher Gegend gibt es auch noch den Bahnübergang, an dem man auch schon mal mehrere Minuten und damit mehr Euro teuer wartet.

Mietwagen bei knapp weniger als 20 km pro Tag günstiger

Glaubt man Fraunhofer und „vermittelnden Versicherern“: Taxi ist teurer
Gleichzeitig bieten Versicherer von ihnen vermittelte Mietwagen an, die 50 Euro am Tag und noch weniger kosten. In der Fraunhofer-Mietwagenkostenerhebung werden ähnliche Preise behauptet. Das würde ja in der Umkehrung bedeuten, dass der, der sich wegen ganz knapp weniger als 20 km/Tag für das Taxi entscheidet, den unwirtschaftlichen Weg gewählt hätte. Soll es dann einen Zwang zur Mietwageninanspruchnahme geben?

Vorherige Aufklä- rung ist dringend empfohlen ...

Trotzdem ist Vorsicht geboten: Wenn sich eine Faustregel wie die „20 km/Tag für die Mietwagenkostenerstattung“ so lange behauptet hat, ist es nicht zu erwarten, dass jedes Gericht den hier vorgetragenen Argumenten auf Anhieb folgen wird. Deshalb ist die Vermeidung der Situation durch vorherige Aufklärung des Kunden, der dann ggf. noch eine Extrarunde fährt, der bessere Weg.

... und vermeidet Streitfälle

Für die Fälle, bei denen es dennoch passiert ist und bei Unterschreitung der 20 km/Tag nicht anderweitig erklärt werden kann, warum dennoch der Mietwagen benötigt wurde, hat UE einen Textbaustein – auch als hilfswissen Vortrag – erstellt. Darin müssen die Zahlen des jeweils relevanten Taxitarifs ergänzt werden, der wiederum leicht mittels Suchmaschine aufzufinden ist.

DOWNLOAD



Textbaustein
649
auf Seite 20



WEITERFÜHRENDER HINWEIS

- Textbaustein 649: Die Faustregel „kein Mietwagenkostenersatz bei weniger als 20 km pro Tag“ ist nicht mehr zeitgemäß (H) → Abruf-Nr. 50596340

VERBRINGUNGSKOSTEN

AG Münster zu Verbindungskosten und zum Hauptunternehmer-Subunternehmer-Verhältnis

I Das AG Münster hat ein wichtiges Urteil zu Verbindungskosten und zum Hauptunternehmer-Subunternehmer-Verhältnis gefällt. I

Gerichtsgutachten bestätigt Höhe der Verbindungskosten

Eine Werkstatt klagt aus abgetretenem Recht des Kunden den Anspruch auf restliche Verbindungskosten gegen dessen Kaskoversicherer ein, denn der hatte von 263,84 Euro nur 100 Euro erstattet. Das AG Münster steht der Anwendung der Figur des Werkstatttrisikos auf Kaskoschäden skeptisch gegenüber, wegen der Klage aus abgetretenem Recht kommt sie jedoch per se nicht in Betracht. So gibt das Gericht ein Gutachten in Auftrag über die üblichen Verbindungskosten in Kiel, dem Ort des Schadensgeschehens. Der mit hohem Kostenrisiko verbundene Mut der Werkstatt wurde belohnt:

Der Gerichtssachverständige bestätigte, dass nahezu alle Werkstätten in der Region Kosten in der Größenordnung der ca. 260 Euro berechnen, sodass das Gericht sie als „erforderlich“ im Sinne der Reparaturkostenklausel des Kaskovertags einstufte. Und es sagt (was bei Haftpflichtschäden genauso gilt):

Soweit der Versicherer Ermittlungen dazu fordere, in welcher Höhe der Werkstatt durch die als Subunternehmerin beauftragte Lackiererei Verbindungs-kosten in Rechnung gestellt wurden, könne diese Frage dahinstehen. Maßgeblich für den Erstattungsanspruch des Versicherungsnehmers (VN) und damit nach der Abtretung auch für den klageweise verfolgten Anspruch der Werkstatt seien die Kosten, die dem VN durch die mit der Reparatur beauftragten Werkstatt in Rechnung gestellt werden können.

Innenverhältnis zwischen Haupt- und Subunternehmer ist bedeutungslos

Der werkvertragliche Vergütungsanspruch des beauftragten Hauptunternehmers werde nämlich nicht durch den Vergütungsanspruch des von ihm beauftragten Subunternehmers begrenzt. Selbst wenn die Verbringung des Fahrzeugs weniger gekostet hätte, als vom Hauptunternehmer an den VN berechnet wurde, sei der Hauptunternehmer nicht verpflichtet, dem VN lediglich diese Selbstkosten zu berechnen (AG Münster, Urteil vom 25.09.2025, Az. 98 C 813/24, Abruf-Nr. 250445, eingesandt von Stefan Henningsen, Nord-Ostsee-Automobile, Kiel).

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Ähnlich LG Berlin, Urteil vom 07.09.2021, Az. 45 O 203/19, Abruf-Nr. 224943: „Ob die Werkstatt selbst die in Rechnung gestellten 235 Euro netto aufbringen muss, ist unerheblich. Sie ist nicht verpflichtet, ausgehandelte Pauschalbeträge für Transporte durch Dritte weiterzugeben.“
- LG Baden-Baden, Urteil vom 07.10.2021, Az. 3 S 5/21, Abruf-Nr. 225165 in einem Regressverfahren: „Es ist der Beklagten durchaus zu gestatten, auch im Rahmen der Reparatur unfallgeschädigter Fahrzeuge Gewinne zu erzielen. Die Auffassung der Klägerin, die Beklagte dürfe der Geschädigten jede Leistung nur zum „Einkaufspreis“ verkaufen, geht fehl.“

INFORMATION
Zwei weitere Urteile
zum Thema



... Selbstkosten
nicht weitergeben

Hauptunternehmer
muss seine ...

Gerichtssach-
verständiger
stuft Kosten
als „üblich“ ein

Werkstatt klagt
Verbindungskosten
gegen Kasko-
versicherer ein

TEXTBAUSTEINE

Korrespondenz leicht gemacht

Im vorderen Teil dieser Ausgabe haben wir bei manchen Beiträgen auf Textbausteine verwiesen. Nachfolgend finden Sie die Textbausteine zu diesen Beiträgen für Ihre Korrespondenz mit dem Versicherer, für das Gespräch mit Ihren Kunden oder als Arbeitshilfe für den Anwalt des Geschädigten. |

DOWNLOAD

Alle Textbausteine
auf iww.de/ue



PRAXISTIPPS |

- Die folgenden Textbausteine sind für Standardfälle formuliert. Weicht Ihr konkreter Fall davon wesentlich ab, müssen Sie diese anpassen. Dazu sollten Sie ggf. einen Rechtsanwalt zu Rate ziehen.
- Beherzigen Sie die Hinweise mit dem Wort **Wichtig** | am Ende mancher Textbausteine. Dort weisen wir insbesondere darauf hin, wenn bspw. Ihr Kunde oder der Rechtsanwalt den Textbaustein verwenden oder wie der Textbaustein eingesetzt werden sollte, wenn er aus mehreren Varianten besteht.
- Die Textbausteine stehen Ihnen auf iww.de/ue unter Downloads → „Filtern nach Art“ kostenlos zur Übernahme in Ihre Textverarbeitung zur Verfügung. Direkt aufrufen können Sie den einzelnen Textbaustein auf iww.de/ue mit der achtstelligen Abruf-Nr. aus der Randspalte beim jeweiligen Textbaustein.

Wichtig | Die Textbausteine sind nachfolgend in der Standardversion abgedruckt. Rechtsanwälte finden nach Schlagworten alphabetisch sortiert speziell auf die Anwaltspraxis zugeschnittene Textbausteine unter der Abruf-Nr. 45760937.

TEXTBAUSTEIN 647 / Argument „Was Versicherer zurückverlangt ...“ (H/K)

Ihr Gedanke, dass Sie als Werkstatt vom Kunden abermals verlangen könnten, was Sie im Regress an den Versicherer zurückerstatten müssen, verkennt die rechtlichen Grundlagen.

Mögen Sie auch meinen, der Versicherer habe die Rechnung bezahlt, so liegen Sie damit falsch. Der klassische Weg des Geldes geht so: Der Versicherer erstattet den Schadenersatz an den Geschädigten. Der Geschädigte bezahlt mit diesem Geld die Rechnung. Dann werden auch Sie als Werkstatt auf Anhieb erkennen: Zwar hat der Versicherer dem Geschädigten das Geld zur Verfügung gestellt, doch (damit) hat der Geschädigte die Rechnung bezahlt.

Fließt das Geld nun im Sinne der Werkstatttrisiko-Rechtsprechung des BGH direkt vom Versicherer an die Werkstatt, ist das nur eine Abkürzung des Zahlungswegs. Weil der Versicherer den Schadenersatz des Geschädigten weisungsgemäß „auf das Konto der Werkstatt“ überweist, ist der Geldeingang dort rechtlich betrachtet eine Zahlung des Geschädigten. Denn der Schadenersatz gehört dem Geschädigten, also kommt dessen Geld in der Werkstatt an.

Das hat der BGH auch sehr deutlich gemacht in einer Passage des Urteils vom 16.01.2024, Az. VI ZR 253/22 unter Rz. 28:

„(Vollstreckungs-)Gläubiger bleibt auch in diesem Fall allein der Geschädigte. Die Werkstatt erhält lediglich eine Empfangszuständigkeit.“

SIEHE AUCH



Zum Beitrag
auf Seite 5



DOWNLOAD



Abruf-Nr.
50592286
auf iww.de/ue



Weil der Geschädigte in seiner Rolle als Auftraggeber damit die Rechnung in vol-
lem Umfang bezahlt hat, können Sie als Werkstatt nichts mehr von ihm fordern.
Der Geschädigte wird also bei einer abermaligen an ihn gerichteten Forderung
der Werkstatt einwenden, er habe bereits erfüllt.
Daran ändert auch nichts, dass Sie als Werkstatt einen Teil des Geldes an den
Versicherer im Regresswege zurückerstattet haben.
Das wird klar, wenn man sich die Anspruchsgrundlage des Versicherers
anschaut: Der kann nur solche Forderungen geltend machen, die auch der
Geschädigte selbst bei Ihnen als Werkstatt geltend machen könnte. Denn er geht
aus abgetretenem Recht des Geschädigten vor.
Setzt sich der Versicherer also in einem Regress-Rechtsstreit gegen die Werk-
statt durch, wäre damit geklärt, dass die Werkstatt vom Kunden zu viel Geld ver-
langt hat. Und damit ist auch geklärt, dass die Werkstatt diesen Betrag nicht vom
Kunden verlangen kann.
Also geht Ihre „Was ich an den Versicherer zurückzahlen muss, hole ich mir beim
Kunden wieder“-Logik gründlich ins Leere.
Wir betrachten den Vorgang damit als erledigt.

TEXTBAUSTEIN 648 / Verjährung gegen Regressforderung einwenden (H)

■ Variante Werkstatt

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ihr Haus fordert von uns im Wege des Regresses anteiligen Werklohn zurück.
Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass – wenn diese Forderung je bestanden
hat – sie inzwischen verjährt ist. Denn Ihre Forderung ist eine werkvertragliche,
salopp gesagt: Sie basiert auf „Werkvertragsrecht rückwärts“. Da gilt § 634a BGB
und damit eine zweijährige Verjährung (AG Gotha, Urteil vom 18.02.2025, Az. 22 C
602/24; AG Duisburg-Hamborn, Urteil vom 31.12.2000, Az. 23 C 102/25). Die Rech-
nung und auch die Zahlung darauf liegen nun schon mehr als zwei Jahre zurück.
Ehe nun unnötiger und am Ende Ihrem Haus zur Last fallender Aufwand entsteht:
Halten Sie an der Forderung fest?

■ Variante Gutachterkosten

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ihr Haus fordert von uns im Wege des Regresses anteilige Gutachterkosten zurück.
Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass – wenn diese Forderung je bestanden
hat – sie inzwischen verjährt ist. Denn Ihre Forderung ist eine werkvertragliche,
salopp gesagt: Sie basiert auf „Werkvertragsrecht rückwärts“. Da gilt § 634a BGB
und damit eine zweijährige Verjährung (AG Gotha, Urteil vom 18.02.2025, Az. 22 C
602/24; AG Duisburg-Hamborn, Az. 23 C 102/25). Die beiden Urteile sind zwar im
Kontext zurückgeforderter Reparaturkosten entstanden, doch es ist leicht nach-
vollziehbar, dass sowohl die Reparatur als auch die Gutachtereinstellung auf
denselben Werkvertragsrecht beruhen.
Die Rechnung und auch die Zahlung darauf liegen nun schon mehr als zwei Jah-
re zurück. Ehe nun unnötiger und am Ende Ihrem Haus zur Last fallender Auf-
wand entsteht: Halten Sie an der Forderung fest?



Abruf-Nr.
50596081
auf iwv.de/ue



Zum Beitrag
auf Seite 1

SIEHE AUCH



SIEHE AUCH



Zum Beitrag
auf Seite 14

DOWNLOAD



Abruf-Nr.
50596340
auf iww.de/ue

TEXTBAUSTEIN 649 // „Kein MW-Kostenersatz – weniger als 20 km pro Tag“ (H)

Zunächst einmal gilt vor dem gesetzlichen Hintergrund aus § 249 BGB („... hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.“): Wer vor dem Unfall ein Fahrzeug zur Verfügung hatte, muss es danach auch haben.

Die 20 km/Tag-Faustregel soll eine Abgrenzung darstellen, wann die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs unwirtschaftlich sei, weil z. B. Taxifahren preiswerter ist. Die 20 km/Tag-Faustregel ist jedoch seit Jahrzehnten tradiert. Sie passt nicht mehr in die heutige Zeit. Denn Mietwagen sind billiger und Taxen deutlich teurer geworden als in jenen Jahren, als die Faustregel ersonnen wurde.

Geht man mal optimistisch davon aus, dass es überall eine ausreichende Versorgung mit Taxen gibt (was längst nicht so ist), mit denen auch die bushalttestellenfernen Ziele erreicht werden könnten, kann kurz nachgerechnet werden. Hier relevant ist der Taxitarif der Stadt Der Grundpreis beträgt x.xx Euro. Der erste bis dritte Kilometer kosten je x.xx Euro. Jeder weitere Kilometer kostet x.xx Euro. 20 km kosten also bei störungsfreien Straßenverkehr xx.xx Euro, wenn sie am Stück gefahren werden. Dabei ist noch keine Wartezeit von x.xx Euro pro Minute enthalten, wobei als Wartezeit auch im Straßenverkehr verlorene Zeit gilt. Der Fahrpreis setzt sich also aus Kilometerverbrauch und Zeitverbrauch zusammen. 20 km kosten also in der Regel etwas mehr als die xx.xx Euro.

Nun ist es nicht unwahrscheinlich, dass sich 20 km aus mehreren Fahrten zusammensetzen. Denn wer fährt 20 km irgendwohin und bleibt dann da, bis der mittelwertrelevante neue Tag beginnt? Da sind also schnell drei- oder viermal die x.xx Euro Grundgebühr beieinander und entsprechend häufiger die x.xx statt der x.xx Euro/km auf der Taxi-Uhr. Dreimal x.xx Euro plus dreimal die drei teuren Km mit x.xx Euro und das mit den an den 20 km/Tag fehlenden xx km je x.xx Euro inkl. fünf Minuten Wartezeit zusammen kratzt schon an den 60 Euro.

Dass auch Verkehrsstörungen als Wartezeit Geld kosten, ist der Normalfall in den Taxitarifen. So heißt es in der Taxitarifordnung der Stadt München „Der Wartezeitpreis (Tarifstufe 2) – kunden- und verkehrsbedingt – beträgt ab 01.01.2025 je Stunde (0,20 Euro pro 18,5 Sek.) 39 Euro. Eine Minute vor der Ampel kostet also mehr als 60 Cent zusätzlich.

In Hamburg wird „Stillstandzeit“ wie folgt erklärt: „Wird für jede Stillstandzeit erhoben, während der Inanspruchnahme. Nach Schalteinheiten von 0,10 €. Die Umschaltgeschwindigkeit zwischen Weg- und Zeittarif ist gleich der Stillstandgeschwindigkeit.“

Ggf.

In unserer ländlichen Gegend gibt es auch noch den Bahnübergang, an dem man auch schon mal mehrere Minuten und damit mehr Euro teuer wartet.

Weiter für alle:

Gleichzeitig bietet Ihr Haus von ihnen vermittelte Mietwagen an, die weniger als 50 Euro am Tag kosten. In der Fraunhofer-Mietwagenkostenerhebung werden ähnliche Preise dargestellt. Das würde ja in der Umkehrung bedeuten, dass der, der sich wegen ganz knapp weniger als 20 km/Tag für das Taxi entscheidet, den unwirtschaftlichen Weg gewählt hätte. Soll es dann einen Zwang zur Mietwageninanspruchnahme geben?

Das lässt erkennen: Die Faustregel muss angepasst werden. Der Kilometerverbrauch im vorliegenden Fall liegt oberhalb einer sinnvollen neuen Faustregel.

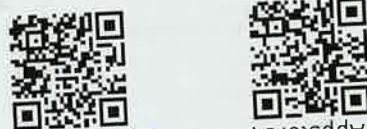
REDAKTION | Sie haben Fragen oder Anregungen zur Berichterstattung? Schreiben Sie an
 IWW Institut, Redaktion „UE“
 Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg
 Fax: 0931 418-2060, E-Mail: ue@iww.de
 Redaktions-Hotline: 0931 418-3616
 Als Fachverlag ist uns individuelle Rechtsberatung nicht gestattet.

ABONNENTENBETREUUNG | Fragen zum Abonnement beantwortet Ihnen der
 IWW Institut Kundenservice, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg
 Telefon: 0931 4170-472, Fax: 0931 4170-463, E-Mail: kontakt@iww.de
 Bankverbindung: DataM-Services GmbH, Postbank Nürnberg
 IBAN: DE80 7601 0085 0007 1398 57, BIC: PBNKDE33XXX

IHR PLUS IM NETZ | Online – Mobile – Social Media
 Online: Unter ue.iww.de finden Sie
 ■ Downloads (Textbausteine, Arbeitshilfen)
 ■ Archiv (alle Beiträge seit 2005)
 ■ Rechtsquellen (Urteile, Gesetze, Verwaltungsanweisungen u.v.m.)

Vergrößern Sie Ihren Wissensvorsprung: Registrieren Sie sich auf iww.de/registrieren,
 schalten Sie Ihr Abonnement frei und lesen Sie aktuelle Fachbeiträge früher.
 Rufen Sie an, wenn Sie Fragen haben: 0931 4170-472

Mobile: Lesen Sie „UE“ in der myIWW-App für Smartphone/Tablet-PC.
 ■ Appstore (iOS) ■ Google play (Android) → Suche: myIWW oder scannen Sie den QR-Code



Social Media: Folgen Sie „UE“ auch auf facebook.com/ue.iww

NEWSLETTER | Abonnieren Sie auch die kostenlosen IWW-Newsletter für Unternehmer und
 Selbstständige auf iww.de/newsletter:
 ■ BGH-Leitsatz-Entscheidungen ■ UE-Newsletter

SEMINARE | Nutzen Sie das IWW-Seminarangebot für Ihre Fortbildung: ue.iww.de

UNFALLREGULIERUNG EFFEKTIV (ISSN 1861-700X)

Herausgeber und Verlag | IWW Institut für Wissen in der Wirtschaft GmbH, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg,
 Geschäftsführer: Bernhard Münster, Günter Schürger, Telefon: 0931 418-6160, Fax: 0931 418-2060,
 E-Mail: iww-wuerzburg@iww.de, Internet: iww.de

Redaktion | RA Eva Köstler (Chefredakteurin)
 Schriftleiter | RA Joachim Ötting, www.rechtundrade.de

Bezugsbedingungen | Der Informationsdienst erscheint monatlich. Er kostet pro Monat 22,60 Euro einschließlich Versand und
 Umsatzsteuer. Das Abonnement ist jederzeit zum Monatsende kündbar.
Hinweise | Alle Rechte am Inhalt liegen beim IWW Institut. Nachdruck und jede Form der Wiedergabe auch in anderen Medien sind
 selbst auszugswise nur nach schriftlicher Zustimmung des IWW Instituts erlaubt. Der Inhalt des Informationsdienstes ist nach bestem
 Wissen und Kenntnisstand erstellt worden. Die Komplexität und der ständige Wandel der Rechtsmaterie machen es notwendig, Haftung
 und Gewähr auszuschließen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichteten wir auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen
 männlich, weiblich und divers (m/w/d). Dies beinhaltet keine Wertung.
Bildquellen | Titelbild: © Skatzenberger - stock.adobe.com
 Druck | H. Rademann GmbH Print + Business Partner, 59348 Lüdinghausen



UE Unfallregulierung
 effektiv

11-2025

IMPRESSUM

„Nichts ist so alt wie das

Umsatzsteuer-Wissen von gestern –

bleiben Sie mit mir up to date!“

Rüdiger Weimann



IWW-Webinare

Umsatzsteuer im Kfz-Gewerbe

Spezialwissen für Autohäuser und Kfz-Werkstätten

Innergemeinschaftliche Lieferungen, Reihengeschäfte, Garantieleistungen, Leasing, Inzahlungnahme, verdeckter Preisnachlass & Co. – das Umsatzsteuerrecht für das Kfz-Gewerbe gehört zu den kompliziertesten Materien, die es im deutschen Steuerrecht gibt. Die IWW-Webinare halten Sie in Sachen Umsatzsteuer up to date und zeigen Ihnen, wie Sie Umsatzsteuerprobleme risikofrei und rechtssicher lösen und die gefundenen Lösungen im Tagesgeschäft umsetzen – und all das, anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis und mit vielen Tipps für die Praxis.

Ihre Vorteile bei den IWW-Webinaren

- Regelmäßiges Wissens-Update einmal im Quartal (Einstieg jederzeit).
- Durch die Teilnahme an einzelnen Webinaren wählen Sie Ihre Themen gezielt aus.
- Mit der Entscheidung für eine Webinar-Reihe sparen Sie 90,00 Euro pro Jahr.
- Kommunikation zwischen Teilnehmern und Referenten akustisch und per Chat.
- Sie sparen Zeit und Geld, denn Reiseaufwand und -kosten entfallen.

Referent

Rüdiger Weimann, Dozent, Lehrbeauftragter und freier Gutachter in Umsatzsteuerfragen

Teilnehmerkreis

Inhaber und Geschäftsführer von Autohäusern und Kfz-Werkstätten, kaufmännische Leiter und alle Mitarbeiter, die den Bereich Bilanzierung und Steuern (mit-) verantworten, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer sowie deren Mitarbeiter

Termine

02.12.2025, 24.02.2026,
02.06.2026, 25.08.2026

jeweils 10:00 – 12:00 Uhr

Teilnahmegebühr

bei Einzelbuchung 129,00 €,
im Abonnement
(4 Termine in 12 Monaten)
106,50 € pro Termin,
Preise zzgl. USt.

Buchungs-Nr. 1190

**Anmeldung und
aktuelles Programm
unter [iww.de/s10158](https://www.iww.de/s10158)**