

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
------------------------------------	----



dem Gutachten noch ergänzte Ausführungen des Gutachters.

Wichtig! Problematisch war im Fall des AG Lauten, ob der Reparaturauftrag das Schadengutachten einbezogen hatte. Dafür wurden aufwendig der Geschädigte und der Werkstatteiter als Zeuge verhören. Diesen Aufwand kann man zumeist vermeiden, wenn im Aufrag schriftlich vermerkt ist „Unfallschaden instand setzen wie vom Schadengutachter vorgesehen“. Die Kurzform „it. Gutachten“, ist zu eng gefasst, denn manchmal gilt es nach

Auch das AG Stade entschied: Der Autotragsumfang und damit der konkrete zu beschreitende Reparaturweg sei der Werkstatt durch Autotrag-geber durch die Ertüllung des Auftrags nach Maßgabe des Schadengut-tschens vorgegeben werden. 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, Aburf-Nr. 250762, Einige-samt von Rechstauwalt Gunnar Stark, HSP, Hamburg).

In einer Regresssache entschied das AG Laufen: Letztlich muss die Werkstatt sich als Reparaturwerkstatt kleinere höheren Sorgfaltmaßstäbe und Kenntnisstand entgegenhalten lassen, als den, den ein Kfz-Sachverständiger hat. Die Grenze dessen ist erst erreicht, wenn das Schadengutachten einhen offensichtlichen Fehler enthaftet. Die vorgerichtliche Einschätzung eines Sachverständigen darf die Rechtsprechung nicht übersteigen.

Digitized by srujanika@gmail.com

Fehler erreicht
mit offensichtlich
Schadengutachter
Grenze ist bei

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

Werkstatt darf sich grundsätzlich auf das Gutachten verlassen

Gutachterkosten

- AG Gotha, Urteil vom 18.02.2025, Az. 22 C 602/24, Abruf-Nr. 24799
- 50596081
• Extraustauschein 648: Verjährung gegen Regressforderung einwenden [H] \leftarrow Abruf-Nr.

Hier gelingt es um zurückgeforderte Reparaturkosten AG Duisburg-Hamborn, Az. 23 C 102/25, Aburf-Nr. 250755, einigesandt von Rechstanwalt Oliver Goldenberg, Duisburg/Voerde]. Bei zurückgeforderten Gutachtenkosten ist die Rechtslage jedoch identisch, denn auch dabei geht es um „Werkvertragserrecht Rückwärts“.

Auch das AG Duisburg-Hamborn wendet auf die werksvertragliche Regressansprüche, die Versicherer wegen vermeintlich überhöhter Reparaturkosten getrennt machen, § 634a BGB an und damit die zwijährige Verjährungsfrist ab Abnahme.

Werkvertragsliche Rückforderung: AG Duisburg-Hamboorn
wendet kurze Verjährung aus § 634a BGB an

Regress



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 Interimfahrzeugs 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

Wichtig | Dieses Urteil zeigt in großer Klarheit, dass es nicht genügt, wenn Verstärker ist in der Pflicht und muss Rabatt beweisen

Wichtig | Dieses Urteil zeigt in großer Klarheit, dass es nicht genügt, wenn Verstärker die Pflicht zur Überbrückungsschaffung erfüllt, sondern die Auslastung bringt das Urteil des AG Waiblingen im Zusammenhang mit dem Schadener satz bei der Reparatur eines Werkstattfahrzeugs. Auslastung bringt das Urteil des AG Waiblingen im Zusammenhang mit dem Schadener satz bei der Reparatur eines Werkstattfahrzeugs. Das Besondere waren die Umstände krankheitsbedingt fehlender Mitarbeiter (AG Waiblingen, Urteil vom 11.07.2025, Az. I C 114/24, Abruft-Nr. 250149, eingesa ndt von Rechtsanwalt Andreas Gursch, Boblingen). Konnte ihm das leicht fallen. Aber dennoch wird das nach Beobachtung von Versicherer muss zu den Möglichkeiten vorliegen. Bei einem Standard-PKW das nicht an jeder Ecke zu bekommen ist, kann man das generalisiern: Der Fahrzeugs vorträgt. Auch wenn es sich hier um ein Spezialfahrzeug handelt, der Versicherer die Pflicht zur Überbrückungsschaffung erfüllt, wenn 250765, eingesa ndt von Rechtsanwalt Gunnar Stark, HSP, Hamburg/Stade).

AG Ahau s zu „Gewerbekunderrabatt“-Phantasien im Rahmen einer Abrechnung fiktiver Reparaturkosten

► Reparaturkosten

| Ein Betrieb mit 20 Fahrzeugen im Fuhrpark, die auf zwei Marken verteilt sind, rechnet Reparaturkosten fiktiv ab. Der Versicherer behauptet, bei einem ortsnässigen sehr großen Mercedes-Händler behauptet, bei den passchal elnen Gewerbekundernrabatt, der bei der Abrechnung des Schadenpreis ist der Normalfall und der Versicherer behauptet davon Abweichen.

Wichtig | Das Urteil ist kaum der Rede wert. Doch zeigt es mit dem behaupteten „Gewerbekunderrabatt“, dass eine alte Idee wieder aufkommt, die vor Jahren schon einmal für Unruhe gesorgt hat: Dass ein Betrieb mit 20 auf zwei Betrieb in seiner Rolle als Geschäftigter selbst. Perfide hingegen ist, wenn Marktken vermittelten Fahrzeugen kein Großkunde ist, sieht vermutlich der Versicherer einwendet – und das liegt ja der Verantwortliche des Betriebs mit –, dass alle Gewerbebetriebe Rabatt bekamen. Das soll beim Geschäftigter Versicherer einwendet – und das liegt ja der Verantwortliche des Betriebs mit –, dass alle Gewerbebetriebe Rabatt bekamen. Das soll beim Geschäftigter solchen schenbar selbstverständlich sein. Aber den Tisch ten den Eindruck erwecken, dass er von der Werkstatt, die genau ihm einen Betrieb in seiner Rolle als Geschäftigter selbst. Perfide hingegen ist, wenn Marktken vermittelten Fahrzeugen kein Großkunde ist, sieht vermutlich der Versicherer einwendet – und das liegt ja der Verantwortliche des Betriebs mit –, dass alle Gewerbebetriebe Rabatt bekamen. Das soll beim Geschäftigter Versicherer einwendet – und das liegt ja der Verantwortliche des Betriebs mit –, dass alle Gewerbebetriebe Rabatt bekamen. Das soll beim Geschäftigter

Die Beweisaufnahme hat im Urteilsfall ergeben: Kein Rabatt. Also hat das Gericht die Differenz zugesprochen (AG Ahau s, Urteil, Az. I 4 C 120/24, Abruft-Nr. 250764, eingesa ndt von Rechtsanwalt Derek Rottgering, Gesc hefr.).

Nr. 250764, eingesa ndt von Rechtsanwalt Derek Rottgering, Gesc hefr.).

**Gerichte erteilen
Absage an veraltete
PuS 2020**

ARCHIV

Beitrag mobil
weiterlesen

► 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 scheckheft gepflegtes älteres Fahrzeug schon deshalb nicht für zumutbar, weil die Werkstatt im benachbarten OLG-Bezirk liege. Das könnte 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.

LESERFORUM

Mandanten wegen
... Abkürzung des
Zahlungswegs

... wird nicht zum Problem des Mandanten wegen

... und Werkstatt ...

Konflikt zwischen
Mandant als
Auftraggeber der
Werkstatt ...

Unbrauchbare Idee einer Werkstatt im Regress:

REGRESS

| Manche Werkstatt hat das Konzept des BGH zum „Werkstattrisiko“ immer nicht verstanden. Sie nimmt der anwaltlichen Verretung übel, dass die Verteilungsgleichschaftsbreitung erklärt wird. Das führt zu einer Leserfrage

Daraufhin rief ein völlig erbosster Werkstatthändler in der Kanzlei an: Er wederde den Betrag an den Versicherer zurückzahlen und dann in derseleben Höhe vom Mandanten als Auftragsgeber der Reparatur verlangen. Dann werde der Mandant schon sehen, was er für eine schlechte Amtswältin habe. Das habe er dem Kunden beriets 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.

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: „(Vollstre-ckungs-)Glaubiger bleibt auch in diesem Fall allein der Geschädigte. Die Werksstatt erhielt lediglich eine Empfangszuständigkeit.“

Klare Bestätigung durch den BGH

Fliegt das Geld nun im Sinne der Werkstattrisiko-Rechstsprechung direkt vom Versicherer an die Werkstatt, ist das nur eine Abkürzung des Zahlungsweges? Weil der Versicherer den Schadenerrsatz des Geschädigten weisungsmaßhaft das Konto der Werkstatt, ist das nur eine Abkürzung des Zahlungsweges? Dem Mandanten, also kommt dessen Geld in der Werkstatt an.

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 Schadener satz an den Mandanten. Der Mandant bezahlt mit diesem Geld die Rechnung. Dann wird es auch die Werkstatt auf Anhieb erkennen: War hat der Versicherer dem Geschädigten das Geld zur Verfü- gung gestellt, doch damit hat der Geschädigte die Rechnung bezahlt.

Versicherer hat Geld des Geschädigten/Kunden überwiesen

Werkstatt läuft bei abermaliger Forderung ...

... gegen die Wand

Szenario 1:
Wenn eine Befriedung noch möglich erscheint

Szenario 2:
Wenn die Werkstatt auf stir 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 trotzig einen 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

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

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 Aktiv-Viernangs-ID „123“ einsehen.

■ Kommt keine Einigung zu Stande, bleibt alles wie bisher. Es entstehen keine rechtlichen Folgen und Ihr Einigungsvorschlag bleibt geheim.

■ Kommt eine Einigung zu Stande, kann die Kosten für Gericht (Gesamtkosten: 572,37 Euro).

■ Kommt eine Einigung zu Stande, benötigen Sie den Konflikt jetzt zu Ihren Bedingungen. Sie ersparen sich Zeit, Arger und ein Verfahren vor Gericht (Gesamtkosten:

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

Der Fall betrifft Reparaturleistungen Ihrer Werkstatt mit Rechnungs-Nr. Es handelt sich um einen Unfallschaden, deren Kosten die XY getragen hat. Sie stützt einzelne Abreiten i. H. v. 130,82 Euro als Wirtschaftlich nicht erfordertlich ein und fordert dafür eine Rückrestattung. Sie bietet Ihnen diese Schlichtung – laut eigener Aussage – als letzten, gütlichen Versuch an und wird andermals Klage erheben. Unser Ziel ist es, eine Einigung zu vermitteln. Dazu sagen uns beide Seiten vertraulich, für welche Geldbetrug sie den Konflikt beilegen. Wenn die Vorschriften übereinstimmen, entsteht rechtsicher ein Vertrag. Die XY hat Ihnen Einigungsvorschlag bereits hinterlegt.

Einige Einigung im Interesse beider Seiten. Bitte lesen Sie dieses Schreiben gründlich, um die Einzelheiten zu erfahren.

Sehr geehrter Herr

■ Der (neutralisierte) Wortlaut des Schreibens

Die Firma, um die es geht, heißt Suitcase GmbH. Ein Blick auf deren Home-page erläutert das Gesamtmodell und zeigt deren Mentoren auf. In einem hängige Gütesiegel sind wir gesetzlich zur Neutralität verpflichtet und vermitteln auf Antrag der XY Versicherungs AG wurde eine Schlichtung eingeliefert. Als unab-

Neu: Legal Tech-Unternehmen als „Schlichter“

I. Regress ohne Risiko, das schenkt das Motto eines (kleinen) Versicherers zu sein, der jetzt Ihnen „Schlichter“ ins Rennen um Rückforderungen schickt. Der Wiederrum 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?

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

REGRESS

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

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 Regressversuchs-Schlagzahl 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.

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

GUTACHTERKOSTEN

30

So wird gefährlicher Mangel und ...

... so Verkehrsunsicherheit definiert

Verkehrsgefährdung allein bedeutet ...

... noch nicht Verkehrsunsicherheit

Wann Prüfer Verkehrsunsicherheit 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 Rückleuchteneinheit eher nur ein erheblicher Mangel, also noch nicht einmal ein gefährlicher.

Die alltagliche Praxis der schadengutachterl

Ganz anders ist das in der Praxis der Schadengutachter. Es geht oft zum Standort, den Zusand nach dem Unfall einzurichten. Das dienen auch finanzielle Sicherheit des Geschädigten, wenn der nach dem Unfall einen Mietwagen hinzunimmt. Er darf sich auf das Schadengutachten verlassen, und wenn dort „verkehrtsumsicher“ oder „bedingt verkehrtssicher“ (damit ist wohl gemeint: „Für die Fahrt bis zur Werkstatt“) zu lesen ist, ist der Geschädigte mit dem Mietwagen auf der sicheren Seite.
Mit Gutachten ist Geschädigter auch bzgl. Mietwagen auf der sicheren Seite
Gegebenenfalls kann ein Gutachter eine „verkehrtsumsicher“ oder „bedingt verkehrtssicher“ (damit ist wohl gemeint: „Für die Fahrt bis zur Werkstatt“) zu lesen ist, ist der Geschädigte mit dem Mietwagen auf der sicheren Seite.
Der „verkehrtsumsicher“ oder „bedingt verkehrtssicher“ (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 Verkehrtsumsicherheit bereits weit vor der Schwelle des „Mietwagen auf der sicheren Seite.“
Verkehrtsumsicherheit im Gutachten heißt im Grunde nichts weiter als „... mit weit niedrigerer Schwelle als ...“

Verkehrsun Sicherheit im Schadenerrecht anders als in StVZO

„amtlich“	Es erscheint offensichtlich: lm Schadenerrecht vom Begriif der Verkehrsunsicherheit aus der Anlage VIII zu § 29 StVZO auszugehen, passt nicht. Das der Geschädigte ohne Ruckeluchtenieheit und damit ohne Fahrtrechtheitnigkeiten ger hintern sein Fahrzeug weiterbenutzt zu mussste und keinen Metwagen beanspruchen darfte, ist ihm nicht zuzumuten. Dasselbe gilt für das Fahrer mit nur einem Scheinwerfer.
Verkehrsunsicherheit in Analogie VIII	ger hintern sein Fahrzeug weiterbenutzt zu mussste und keinen Metwagen beanspruchen darfte, ist ihm nicht zuzumuten. Dasselbe gilt für das Fahrer mit nur einem Scheinwerfer.
zu § 29 StVZO	Im Umkehrschluss bedeutet das für den Fall, dass der BGH die Abrechnung der den Wiederbeschaffungsaufwand überstiegenden Reparaturkosten untehalb des Wiederbeschaffungswertes neben der sechsmontigen Wettreimutzung an die Wiederherstellung der Verkehrsicherheit knüpft (BGH, Urteil vom 23.11.2010, Az. VI ZR 35/10, Abruf-Nr. 110337): Der BGH würde es eher nicht akzeptieren, dass der Geschaeidigte den zerstörten Scheinwerfer nicht repariert und sich auf den Standardpunkt stelle, das sei im Sinne der Annahme VIII zu § 29 StVZO kein die Verkehrsunsicherheit herbeiführender Mangels.
so wurde der BGH wohl auf die Verkehrsunsicherheit hincken	Und nach Einschätzung von Ue erscheint es auch bei einem Heckenschaden mit unerpartertem Vorschaden „Scheinwerfer vom Linken zerstört“ nicht als Verkehrsunsicherheit im Sinne der HU erst nach Aktivität hergestellt werden.
Verkehrsunsicherheit	Und nach Einschätzung von Ue erscheint es auch bei einem Heckenschaden mit unerpartertem Vorschaden „Scheinwerfer vom Linken zerstört“ nicht als Verkehrsunsicherheit im Sinne der HU erst nach Aktivität hergestellt werden.

Im Umkehrschluss bedeutet das für den Fall, dass der BGH die Abrechnung der den Wiederbeschaffungsaufland überstiegenen Reparaturkosten nicht repariert und sich auf den Standardpunkt stellt, das sei im Sinne der Anlage VIII zu § 29 StVZO kein die Verkehrsun Sicherheit herbeiführender Mangels.

Jedemfalls ist damit zu rechnen, dass die Gerichte an die nicht gegebene Verkehrssicherheit niedrige Anforderungen stellen als es bei der Hauptuntersuchung der Fall ist.

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:

- 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 erfahren (BGH, Urteil vom 11.10.2022, Az. VI ZR 35/22, Abruf-Nr. 232504). Diese Rechtslage bestätigt der Leitsatz a).

Altbekannte Fallgruppen im Urteilssfall als Mischform gegeben

Bekannt ist auch der Fall des Vaters, der seinem vom Unfall betroffenen Sohn für die Überbrückung der Reparaturdauer sein Auto zur Verfügung stellte. Das, weil auf dem sozialen Gefüge beruhend, das den Schadiger nichts angelt, hindert nicht den Anspruch auf Nutzungsaufschließung (BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az. VI ZR 363/11, Abruf-Nr. 130595). Diese Rechtslage bestätigt der Letztab [1].

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

Der Versicherer erstattet nur einen Teil der von der Firma aus abgetretenen Nutzungsaufwände und fordert ...

schaftet die Firma, die die Klagerein war, nach einigem Hin und Her auf die Getrenndmachung von Nutzungsauflentenstschädigung (abzüglich der gezahlten Mietwagenkosten) um. Den Klageanspruch stützt sie im Hinblick auf den ihr insoweit vom GF abgetretenen Anspruch.

Wichtig | Darauf ist bei Fällen, bei denen Eigentum und Nutzung ausgenommen werden, nichts zu achten (vgl. LG Mannheim, Urteil vom 16.05.2024, Az. 13 S 82/23, Aburf-Nr. 250281; AG Frohheim, Urteil vom 23.07.2025, Az. 8 C 124/25).

Der Citroën ersetzte 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 bereitete hätte: Siehe oben.

Wichtig | Ob eine Zurverfügungstellung eines Fahrzeugs durch einen Dritten die Ausübung einer normalen Dienstleistung ist, hängt von einer normativen Werteprüfung ab. Der Critöen wurde dem Gefahrenrecht, nämlich der sozialen Beziehungs- und Verpflichtung des gesetzlichen Sozialschutzes, unterstellt, sodass ein Werturteil auf die normative Leistungseinschätzung ausgerichtet ist.

Aufspüren der Wahrnehmungswandler (z.B. Fokus auf die eigene Erfahrung)

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.

Pendler fahren weit mehr als der Durchschnitt ...

Die einen mehr, die anderen weniger: So geht Mittelwert

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.

BGH betrachtet 20 km pro Tag als Richtwert

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

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:

Kilometerpreis
summieren sich
Grundgebühr und

Deutlicher Anstieg der Taxikosten

Eingescchränkte
OPNV-Verbindungen
auf dem Land

Vieler PKW-Nutzer

Für die Erforderlich-
keit eines verfügb-
aren Kfz Kommt
es auf den Fall an

Und trotzdem muss man über Heraussetzung nachdenken

„Es ist nicht zu beanstanden, wenn insoweit bestimmt Fallgruppen gebildet werden, die die Beurteilung erlächtern, weil nicht jedem einzelnen Umstand des Schadensfalls eingehend nachgegangen werden muss. Nicht zu billigen ist aber, dass bestimmt Fallgruppen, in denen die Erforderlichkeit eines jedozzeit verfügbaren Kraftfahrzeugs bei natürlicher Beurteilung auf der Hand liegt, einer unterschiedlichen Beurteilung aufgrund eines unanglichen Maßstabs unterzogen werden. Zwar kann sich daraus, dass ein Fahrzeug nur für gewisse Fahreinstellungen benötigt wird, die Unwirtschaftlichkeit der Anmietung eines Erstzahrfahrzeugs ergeben. Bei gewissen Sachverhalten kann aber alleine die Notwendigkeit der Standardigen Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeugs die Annietung einer Kilometerleistung ankommt.“ (BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az. VI ZR 290/11, Rz. 14/15, Abruf-Nr. 130926).

Bus und Bahn gibt es längst nicht überall

Bus und Bahnhof gaben nicht unbedingt einen bedeutenden Teil der Bevölkerung schon deshalb aus, weil es keine sinnvollen Verbindungen im lokalen öffentlichen Nahverkehr in der Umgebung des Geschäftsgebietes gibt. Und nicht vor jedem Wohnhaus und an jedem Ziel ist eine Bushaltestelle. Nicht jeder Lebensmit- telhändler, nicht jeder Drogieremarkt in Landlicher Gegend liegt an einer Haltestelle. Und nicht zu jeder Zeit gibt es einen gut gefakteten Linienverkehr. Einmal morgens und einmal abends ist zu wenig für tägliche Besorgungen, die vielleicht mit dem Beginn und dem Ende von Schule oder Kindergarten in die Klagen gebracht werden müssen.

Digitized by srujanika@gmail.com

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 jemand zwischen Stadt und Land zurückkehren. Strukturen differenzieren werden.

Als Beispiel sei der Taxitarif der Stadt Würzburg, dem Escheimungssofort von „Unfallregulierung effektiv“, herangezogen. Der Grundpreis beträgt 5,- Euro pro erste bis dritte Kilometer Kosten je 2,- Euro. Jeder weitere Kilometer kostet 1,- Euro.

Bei heutigen Preisen ist das Taxi schneller teurer als der Metrowagen. Gibt man mal optimistisch davon aus, dass es überall eine ausreichende Haltestellenfrequenz gibt (was längst nicht so ist), mit denen auch die Versorgung mit Taxen kein Problem ist. Das war nicht der Fall in den Jahren dazwischen, seit die 20 km/Tag-Fausstrengel angewandt sind, deutlich gestiegen. Das waren nicht der Rede wert, wenn die Metrowagnoseten nicht in den gleichen Zeit jedenafalls rund um den Unfallzeitraum gesunken wären.

**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.

**Mietwagen bei knapp
weniger als 20 km
pro Tag günstiger**

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 mehre Euro teuer wartet.

**Vorherige Aufklä-
rung ist dringend
empfohlen ...**

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-Mietwagenkosten-erhebung 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?

**... und vermeidet
Streitfälle**

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.

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 hilfsweisen 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

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- Der Werkvertragliche Vergütungsanspruch des Subunternehmers ist bedeutunglos. Wem mehrers werden nämlich nicht durch den Vergütungsanspruch des von ihm gehobtenen Wertes verhindert werden kann.
 - Der Werkvertragliche Vergütungsanspruch des Subunternehmers ist bedeutunglos. Wem mehrers werden nämlich nicht durch den Vergütungsanspruch des von ihm gehobtenen Wertes verhindert werden kann.
 - Ähnlich LG Berlin, Urteil vom 07.09.2021, Az. 45 O 203/19, Abruf-Nr. 224943; „Ob die Werke-
stätte selbst die in Rechnung gestellten 235 Euro netto aufbringigen muss, ist unerheblich.
Sie ist nicht verpflichtet, ausgehendete Pauschalbeträge für Transsporete durch Dritte
weiterzugeben.“
 - LG Baden-Baden, Urteil vom 07.10.2021, Az. 3 S 5/21, Abruf-Nr. 225165 in einem Regress-
verfahren: „Es ist der Beklagten durchaus zu gestatten, auch im Rahmen der Reparatur
unfallgeschädigter Fahrzeuge Gewinne zu erzielen. Die Aufassung der Klägerin, die
Beklagte dürfte der Geschädigten jede Leistung nur zum „Einkaufspreis“ verkaufen,
geht fehl.“

Der Gerichtssachverständige bestätigte, dass nahezu alle Werkstatten in der Region Kosten in der Großenordnung der ca. 260 Euro berechnen, sodass das Gericht sie als „erfordertlich“ im Sinne der Reparaturkostenklause des Kassationsurteils sagt (was bei Haftpflichtschäden genauso gilt).

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

AG Minister zu Verbringungsskosten und zum Hauptunternehmer-Subunternehmer-Verhältnis

WERBINGUNKSSTEN

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 zurückerstatteten 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 Werkstattrisiko-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



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 bushaltestellenden 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 mehre 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 Mietwagnisananspruchnahme geben?

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

IMPRESSUM

UE Unfallregulierung
effektiv

11-2025

Druck | H. Rademann GmbH Print + Business Partner, 59348 Lüdinghausen
Bildquellen | Titelbild: © Skatzenberger - stock.adobe.com
manlich, weiblich und divers (m/w/d). Dies beinhaltet keine Werbung.
Wissen und Kenntnisstand erstellt werden. Die Komplexität und der Stand der Rechtsmaterie machen es notwendig, Haftung
selbst auszugsweise nur nach schriftlicher Zustimmung des IWU Instituts erlaubt. Der Inhalt des Informationsdienstes ist nach bestem
Hinweise | Alle Rechte am Inhalt liegen beim IWU Institut. Nachdruck und jede Form der Weitergabe auch in anderer Medien sind
Urheberrechtsschutz. Das Abonnement ist jederzeit zum Monatsende kündbar.
Bezugspersonen | Der Informationsdienst ist schriftlich monatlich. Er kostet pro Monat 22,- Euro einschließlich Versand und
Schriftleiter | RA Joachim Oeling, www.rechthilfe.de
Redakteur | Eva Kostler (Chrethilfereitung)
E-Mail: iww-wuerzburg@iww.de, Internet: iww.de

Haftungsbelehrung | IWU Institut für Wissen in der Wirtschaft GmbH, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg,
Geschäftsstelle: Bernhard Mühlstädt, Günter Schiriger, Telefon: 0931 418-6160, Fax: 0931 418-2060.

UNFALLREGULIERUNG EFFEKTIV (ISSN 1861-700X)

SEMINARE | Nutzen Sie das IWW-Seminarrangebot für Ihre Fortbildung: ue.iww.de
■ BGH-Leitsatz-Entscheidungen
■ Selbstständige auf IWW-Newsletter:
NEWSLETTER | Abonnieren Sie auch die Kostenlosen IWW-Newsletter für Unternehmer und
Social Media: Folgen Sie „UE“ auch auf facebook.com/ue.iww
Mobile: Lesen Sie „UE“ in der myIWW-App für Smartphone/Tablet-PC.
Appstore (iOS) ■ Google Play (Android) → Suchen: myIWW oder scannen Sie den QR-Code



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

IHR PLUS IM NETZ | Online - Mobile - Social Media
Online: Unter ue.iww.de finden Sie
■ Rechtsquellen (Urteile, Gesetze, Verwaltungsanweisungen u.v.m.)
■ Archiv (alle Beiträge seit 2005)
■ Downloads (Textbausteine, Arbeitshilfen)
■ Online: Unter ue.iww.de finden Sie
BAN: DE80 7601 0085 0007 1398 57, BIC: PBNKDEFFXX
Telefon: 0931 4170-472, Fax: 0931 4170-463, E-Mail: Kontakt@iww.de
IWU Institut Kundenservice, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg
ABONNENTENBETREUUNG | Fragten zum Abonnement beantwortet Ihnen der
Alles Fachverlag ist uns individuelle Rechtsberatung nicht gestattet.
Redaktion-Hotline: 0931 418-3660
Fax: 0931 418-2060, E-Mail: ue@iww.de
IWU Institut, Redaktion „UE“
Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg

REDAKTION | Sie haben Fragen oder Anregungen zur Berichterstattung? Schreiben Sie an



„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

Innengemeinschaftliche 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**