

SONDERTEIL
SERVICE-
TECHNIKER



Prüfbericht vs. Gutachten

Der Reparaturweg beeinflusst maßgeblich die Kosten der Unfallinstandsetzung. Versicherungen greifen mittels Prüfbericht ein und kürzen Rechnungen.

AKTUELLES

Ein Rechtsstreit gegen Fiat Chrysler von grundsätzlicher Bedeutung hat das oberste EU-Gericht erreicht. Es geht um den Zugang zu Fahrzeugdaten.

MANAGEMENT & HANDEL

Fake-Bewertungen und Lockvogelpreise sollen der Vergangenheit angehören. Seit Kurzem gilt entsprechendes EU-Recht. Das betrifft auch Autohändler.

SERVICE & TECHNIK

Hybridantriebe sind eine Spezialität japanischer Marken. »kfz-betrieb« zeigt, wie sich die Varianten von Honda, Lexus, Nissan und Subaru schlagen.

Nachhaltig und preiswert:
Versicherungen und Schaden-
lenker forcieren das Thema
Instandsetzen vor Erneuern.

IRRELEVANTE PRÜFBERICHTE

Mut zur Gegenwehr

Der Reparaturweg beeinflusst die Rechnungshöhe – ist diese zu hoch, kürzen die Versicherungen mithilfe von Prüfberichten. Damit kommen die Assekuranzen regelmäßig nicht durch, wenn sich die Betriebe wehren. Das tun aber viel zu wenige.

Nachhaltigkeit ist eines der Kernthemen für Kfz-Betriebe – dies wurde auf den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen im Mai 2022 deutlich. Dabei ging es nicht darum, Energie zu sparen, indem ein Betrieb beispielsweise auf LED-Beleuchtung umstellt oder die Abwärme der Trockenkabine zum Heizen benutzt. Vielmehr stand der nachhaltige Umgang mit Ersatzteilen im Fokus. Diesen erreichen Betriebe zum Beispiel, in dem sie den Grundsatz „Instandsetzen vor Erneuern“ beherzigen.

Konkret verbraucht jedes für eine Reparatur hergestellte Ersatzteil wertvolle Ressourcen – und im Bereich von Karosserieteilen stellt sich immer häufiger die Frage, ob es denn wirklich das Neuteil sein muss oder ob sich das alte Teil eventuell reparieren bzw. durch ein gebrauchtes Teil ersetzen lässt. Diese Fragen diskutierte »Fahrzeug+Karosserie«-Chefredakteur Konrad Wenz mit Felix Scholl, von Carbon, Jochen Pamer von Autorechtaktuell, Bernd Grüninger von Dekra und Henning Hamann von ETL Kanzlei Voigt.

Um den Aufwand einer konventionellen Reparatur (Austausch des Teils) zu verdeutlichen, hatte Carbon einen Seitenschaden an einem Golf VII repariert und hierfür die Seitenwand hinten ausgetauscht. Im Nachgang brachte das Unternehmen einen Golf VII mit identischem Schaden mit zu den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen, um an diesem Fahrzeug die Seitenwand mittels des CBR-Systems von Carbon zu reparieren. Dekras Gutachtenchef Bernd Grüninger hatte den Schaden im Vorfeld der Livereparatur in Würzburg als „grenzwertig“ bezeichnet, das heißt, eigentlich würde ein Gutachter bei diesem Schadenbild den Teilersatz empfehlen. Carbon trat an den beiden Veranstaltungstagen den Gegenbeweis an und lieferte am Ende eine lackierfähige Oberfläche ab.

Das Thema „Instandsetzen vor Erneuern“ (I statt E) wird für die Betriebe wahrscheinlich künftig immer wichtiger. Und das nicht nur, weil sie nachhaltig sein bzw. Ressourcen schonen wollen. Sie haben zudem zunehmend Schwierigkeiten, an passende Ersatzteile zu kommen. Die Automobilhersteller können aufgrund der unterbrochenen Lieferketten (Ukrainekrieg) nicht liefern – teilweise verzögern sich Teillieferungen tatsächlich um Monate. Und schließlich spielen auch die Reparaturkosten eine große Rolle. Denn die Reparatur wird durch die In-

standsetzung preiswerter. Der Vorteil für die Betriebe: Sie verkaufen Arbeitszeit statt Ersatzteile. Die drastische Entwicklung der Teilepreise in den vergangenen Jahren hat längst dazu geführt, dass auch Versicherungen und Schadenlenker „I statt E“ forcieren.

Kürzungen vermeiden

Apropos Versicherungen: Nahezu jede Werkstatt, die Unfallschäden an Kraftfahrzeugen repariert, wurde schon mal mit dem Phänomen der Rechnungskürzung konfrontiert. Die allzu häufige Reaktion der Werkstatt: Sie bucht den Fehlbetrag aus, da es sich bei Rechnungskürzungen in der Regel um niedrigere Beträge handelt und die Werkstatt es als nicht lohnend erachtet, dagegen vorzugehen. Häufig berufen sich die Kürzungsschreiber der Versicherungen auf sogenannte Prüfberichte, die Dienstleister im Auftrag von Versicherungen erstellen. Firmen wie Control Expert, Eucon, Claims Controlling usw. prüfen die Rechnungen nach Vorgaben der Versicherer und kürzen bestimmte Positionen auf deren Anweisungen aus den Rechnungen.

Was Gerichte von diesem Vorgehen halten, sagt das Amtsgericht Leer in seinem Hinweisbeschluss vom 27.4.2021 – Rechtsanwalt Henning Hamann, Geschäftsführer der ETL Kanzlei Voigt Rechtsanwälte

GmbH, hatte ihn mit zu den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen (WKST) gebracht: „Das Gericht nimmt zur Kenntnis, dass die Control Expert GmbH circa 350 Kfz-Meister sowie weitere circa 100 IT-Spezialisten beschäftigen soll. Bedauerlicherweise hat dieser geballte Sachverstand kaum Niederschlag in der sogenannten Rechnungsprüfung vom [...] gefunden. Die dort genannten Daten sind in weiten Teilen unsubstantiiert. Die Grundlagen der genannten Werte werden nicht mitgeteilt“, zitierte Hamann den Beschluss in seinem Vortrag auf dem Branchenevent.

Übrigens: Der Versicherer habe die Klage zurückgenommen, weil man nicht wolle, dass diese Begründung in einem Urteil stehe, ergänzte der Rechtsanwalt. Die Rechnungskürzung war eines der Kernthemen der diesjäh-

rigen Veranstaltung. Hamann konstatierte: „Diskussionen mit den Versicherern bringen gar nichts – das Einzige, was die verstehen, ist die Klage, und Prozesse um gekürzte Rechnungspositionen sind so gut wie unverlierbar.“

Rechnungskürzungen sind für die K&L-Betriebe weit mehr als ein Ärgernis. Wenn sie sich dagegen wehren, kostet das Kraft und Geld. Wehren sie sich nicht, kostet es „nur“ Geld, denn dann werden die Fehlbeträge ausgebucht, was leider viel zu häufig passiert. Der nächste Schritt ist dann, dass bestimmte Positionen gar nicht mehr in Rechnungen auftauchen, weil die Werkstatt weiß, dass der Versicherer diese ohnehin streicht.

Der Branche geht's nicht gut

Dabei geht es der unfallinstandsetzenden Branche derzeit nicht gut, wie Thomas Aukamm, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF), in Würzburg ausführte. Lockdown, Lieferkettenunterbrechung, Krieg in der Ukraine und dadurch fehlende Teile,

explosionsartige Entwicklung von Energie- und Lackmaterialkosten, 7,5 Prozent Inflation und Vereinbarungen mit Schadenlenkern, die ein Jahr Gültigkeit haben, zählte Aukamm auf. „Den Werkstätten laufen die Kosten aus dem Ruder, insbesondere dann,

wenn sie Jahresvereinbarungen mit Versicherern haben, die das nicht decken. Die Betriebe müssen die steigenden Kosten dann selbst tragen“, erklärte der Hauptgeschäftsführer.

Der ZKF habe deshalb begonnen, andere Wege aufzuzeigen, um Umsätze zu generieren und eine Exitstrategie oder mindestens Teilexitstrategie aus der Schadenlenkung zu entwickeln. „Es gibt reichlich Möglichkeiten für die Betriebe außerhalb der Schadenlenkung“, führte Aukamm aus. Dies bedeute nicht, dass alle Betriebe morgen aus der Schadenlenkung aussteigen sollten. Dem ZKF ginge es nur darum, alle Optionen aufzuzeigen. Die engen Zügel der Schadensteuerer und Versicherer würde man nicht lösen können, ohne dass es wehtue.

Allerdings gebe es schon Beispiele dafür, dass Betriebe mit 30 Prozent we-

„Den Werkstätten laufen die Kosten aus dem Ruder – insbesondere wenn sie Jahresvereinbarungen mit Versicherern und Schadenlenkern haben.“

Thomas Aukamm, ZKF



Bild: Stefan Bausewein

Die Sicht des BGH auf das Schadenrecht erläuterte Dr. Oliver Klein, Richter am BGH.



Bild: Stefan Bausewein

Nachhaltigkeit in der Unfallschadenreparatur diskutierten (v. l.) Jochen Pamer (Autorechtaktuell), Bernd Grüninger (Dekra) und Felix Scholl (Carbon).

niger Umsatz und zwei Mitarbeitern weniger in der Werkstatt deutlich bessere Renditen einfahren. Die Aufgabe des ZKF sei es, die Betriebe in eine wirtschaftlich stabile Zukunft zu begleiten und als Branchen- und Wirtschaftsverband die Interessen der Betriebe zu vertreten. „Schadenlenkung ist teilweise ein ruinöser Raubbau an der Gesundheit der Betriebe – wir brauchen Luft zum Atmen“, resümierte Aukamm.

Gutachten widerlegen

Doch kommen wir zurück zur Rechnungskürzung: Diese basiert häufig auf den oben genannten Prüfberichten. Hierzu erklärte Dr. Jens Rogler, Vorsitzender Richter am Landgericht Nürnberg/Fürth: „Prüfberichte werden verwendet, um echte Gutachten zu erschüttern beziehungsweise zu wider-



Bild: Stefan Bausewein

Rechnungskürzungen und Regress gegen Werkstätten waren die Themen von Rechtsanwalt Henning Hamann.

legen.“ Das Ergebnis eines Prüfberichts beruhe allerdings nicht auf einer persönlichen Inaugenscheinnahme des Fahrzeugs. Vielmehr befassen sich die Prüfbericht-Ersteller schnell und nicht individuell mit dem jeweiligen Fall. Das werfe die Frage auf, wie zuverlässig diese Prüfberichte sein können und wie sie sich von einem Gutachten durch einen Sachverständigen abgrenzen. Es sei wichtig, genau darauf zu schauen, wie der Prüfbericht auf den Einzelfall eingeht, um überhaupt ein Gutachten beziehungsweise eine Rechnung kontrollieren zu können.

Der BGH sage, dass ein Gutachten immer nur eine Schätzung darüber sei, was die Reparatur wahrscheinlich kosten werde, führte Rogler weiter aus. Allerdings sehe der BGH eine absolute Gewissheit nicht als erforderlich an. Einem Urteil zum Thema Beilackieren sei zu entnehmen, dass es für den Ersatz der angefallenen Kosten reiche, wenn diese mindestens überwiegend wahrscheinlich anfallen würden (BGH, 17.9.2019 – VI ZR 396/18). Im zugehörigen Prüfbericht habe gestanden, dass die Beilackierung nicht zwingend anfallende. Dies sei allerdings der falsche Maßstab, da ausreichend sei, dass die Kosten überwiegend wahrscheinlich anfallen, wiederholte Rogler.

Was Prüfberichte können

Der leidenschaftliche Appell einer Teilnehmerin der WKST (Name der Red. bekannt), sich gegen Reparaturrechnungskürzungen zur Wehr zu setzen („Wehrt euch“), bewegte Rogler zu der folgenden Aussage: „Versicherun-

gen wissen, dass sie eine Reihe von sinnlosen Prozessen führen, die sie verlieren. Aber in der Gesamtbetrachtung wird es sich für die Versicherer wahrscheinlich lohnen.“ Der Richter sieht den Prüfbericht nicht ganz so kritisch wie beispielsweise die Rechtsanwältin Henning Hamann und Jochen Pamer. Rogler sieht hierfür verschiedene Einsatzbereiche und verbindet diese mit den folgenden Fragen:

- Bestreiten der Reparaturkostenhöhe: Reicht ein Prüfbericht, um Reparaturkosten anzuzweifeln, die der Geschädigte durch einen Gutachter hat ermitteln lassen?
- Regress: Reicht ein Prüfbericht, um beim Regress des Haftpflichtversicherers gegen die Werkstatt die erforderlichen Reparaturkosten darzulegen?
- Erschütterung des Gutachtens: Erschüttert ein Prüfbericht, der dem Geschädigten vor konkreter Durchführung der Reparatur bekannt geworden ist, das Vertrauen in das eigene Gutachten?
- Verweisung: Ist ein Prüfbericht als Instrument geeignet, um den Geschädigten auf eine günstigere Werkstatt zu verweisen?

Rogler zitierte einige Urteile von Amtsgerichten, die zu der Entscheidung kamen, dass Prüfberichte nicht zum Bestreiten der Reparaturkosten geeignet sind, beziehungsweise als Beweis gelten können. Allerdings sei es immer eine Frage des Einzelfalls, ob der Prüfbericht ausreichend ist. Dies machte Rogler anhand prozessualer Grundlagen deutlich.

SCHADENRECHT

kfz-betrieb

Subjektiver Schadenbegriff

Dr. Oliver Klein, Richter am VI. Senat des BGH, zitierte § 249 BGB: „Wer zum Schadenersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.“

Dies bezeichnete Klein als Grundgesetz im Schadenrecht. In der Praxis würde allerdings die Ersetzungsbefugnis angewendet: Demnach kann der Geschädigte statt der Wiederherstellung des Zustands den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen. Der subjektive Schadenbegriff besage: „Bei der Instandsetzung eines beschädigten Kraftfahrzeugs schuldet der Schädiger als Herstellungsaufwand nach § 249 Satz 2 BGB grundsätzlich auch die Mehrkosten, die ohne eigene Schuld des Geschädigten die von ihm beauftragte Werkstatt infolge unwirtschaftlicher oder unsachgemäßer Maßnahmen verursacht hat; die Werkstatt ist nicht Erfüllungsgehilfe des Geschädigten.“ (BGH-Urt. vom 29.10.1974 – VI ZR 42/73) Der danach erforderliche Herstellungsaufwand werde nicht nur durch Art und Ausmaß des Schadens, die örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten für seine Beseitigung, sondern auch von den Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten des Geschädigten mitbestimmt, so auch durch seine Abhängigkeit von Fachleuten, die er zur Instandsetzung des Unfallschadens heranziehen muss. In diesem Sinne sei der Schaden nicht normativ zu bestimmen, sondern subjektbezogen.

Ähnlich verhält es sich im Regressfall: Laut einer Amtsgerichtsentscheidung reicht der Prüfbericht nicht, um Reparaturkosten substantiiert zu bestreiten. Um ein Gutachten mittels Prüfbericht erschüttern zu können, spielt es eine Rolle, was der Geschädigte subjektiv erkennen konnte, das heißt, wenn er ein Gutachten erstellen lässt, darf er auf die Richtigkeit vertrauen. Daraus leitete Rogler den Grundsatz ab: „Eine Überprüfung der Reparaturkosten muss sich der Geschädigte nur bei fiktiver Abrechnung gefallen lassen, nicht bei konkret angefallenen Reparaturkosten.“

Regress gegen Werkstatt

Seit etwa fünf Jahren wird die ETL Kanzlei Voigt Rechtsanwälte noch mit einem weiteren Phänomen konfrontiert: Die Versicherungen geben sich mit verlorenen Kürzungsprozessen nicht zufrieden und nehmen die Werkstätten nach der Schadenregulierung in Regress. Hierauf ging Geschäftsführer Henning Hamann ein. Vorweg machte er einmal mehr deutlich, dass es im Schadenrecht keine Rechtsbeziehung zwischen dem Schädiger beziehungsweise seiner Versicherung und der Werkstatt gebe. „Insofern stimmt es auch nicht, wenn die Werkstatt sagt: Die Versicherung hat meine Rechnung gekürzt. Gekürzt wird der Anspruch des Geschädigten“, erklärte Hamann.

In diesem Zusammenhang erläuterte er den Grundsatz des Schadenrechts aus einer BGH-Entscheidung aus dem Jahr 1974 (subjektiver Schadenbegriff, siehe Kasten links). Daraus leitet sich

ab, dass der Geschädigte auf Kosten des Schädigers Profis einschalten (Sachverständigen, Werkstatt und Anwalt) und sich auf deren Urteil verlassen darf.

Hamann wiederholte: „Wenn die Reparatur auf Basis des Schadengutachtens erfolgt und keine für jedermann ersichtlichen Fehler im Gutachten beziehungsweise in der Rechnung vorhanden sind, sind Kürzungsklagen unverlierbar.“ Allerdings würden die Versicherer nach dem verlorenen Kürzungsprozess nicht aufgeben und die Werkstatt in Regress nehmen. Dann gelte nicht mehr das Schadenrecht, sondern das Werkvertragsrecht.

Eine Werkstatt könne den Regress nicht vermeiden. Der Geschädigte sei verpflichtet, eventuelle Ansprüche gegen die Werkstatt an die Versicherung abzutreten. Wäre dies nicht so, würde der subjektive Schadenbegriff unweigerlich dazu führen, dass die Versicherung wirklich alles bezahlen müsse – selbst für grobe Fehler oder Betrug müsste sie dann aufkommen. „Der subjektive Schadenbegriff ist ein sehr scharfes Schwert für den Versicherten, stellt aber keinen Freifahrtschein für Werkstätten aus. Er schützt die Werkstatt nicht vor Regressen“, stellte Hamann klar.

Wenige wehren sich

Auf die Frage, warum die Werkstatt beim Regress in Anspruch genommen werde und nicht der Gutachter, antwortete Jochen Pamer, Moderator der Rechtsthemen auf den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen: „Das Gutachten ist eine Kalkulation. Die



Bild: Stefan Bausewein

Dr. Jens Rogler, Richter am Landgericht Nürnberg/Fürth, untersuchte den Beweiswert von Prüfberichten.

tatsächlichen Kosten konkretisieren sich in der Rechnung der Werkstatt – deshalb ist diese das letzte Glied in der Kette.“

Hamann bezeichnete das Vorgehen der Versicherungen dagegen als Disziplinierungsmaßnahme für Werkstätten. Der Versicherer könne sich aussuchen, ob er den Gutachter oder die Werkstatt in Regress nehme. Laut Hamann wolle man einen Keil zwischen Kunden und Werkstatt treiben. Wenn ein Regressprozess verloren gehe, könne dieser die Werkstatt sehr teuer zu stehen kommen. Wenn eine Werkstatt diese Erfahrung einmal gemacht habe, werde sie sich wahrscheinlich auf keinen weiteren Regressprozess mehr einlassen – was sehr schade sei. „Dazu kommt, dass es funktioniert – lediglich rund 20 Prozent der Fälle werden mithilfe eines Anwalts abgewickelt“, schätzte Hamann. Es würden sich zu wenige Werkstätten gegen Rechnungskürzungen und Regressansprüche wehren.

KONRAD WENZ

NOCH FRAGEN?

Konrad Wenz, Chefredakteur »F+K«



„Schon seit Jahren sagen Richter und Rechtsanwälte immer wieder: Prüfberichte sind irrelevant. Dennoch diskutieren Werkstätten auch heute noch mit dem Prüfdienstleister, anstatt gleich Klage einzureichen.“

☎ 0931 418-2556

✉ konrad.wenz@vogel.de